Меню сайта

На главную

Авторская навигация. Основные страницы

Список УЖД на пространстве бывшего СССР

Каталог статей

Пидная тема

Классическая тема

Тёмная тема

Новости сайта

О сайте

ID: 6995 685

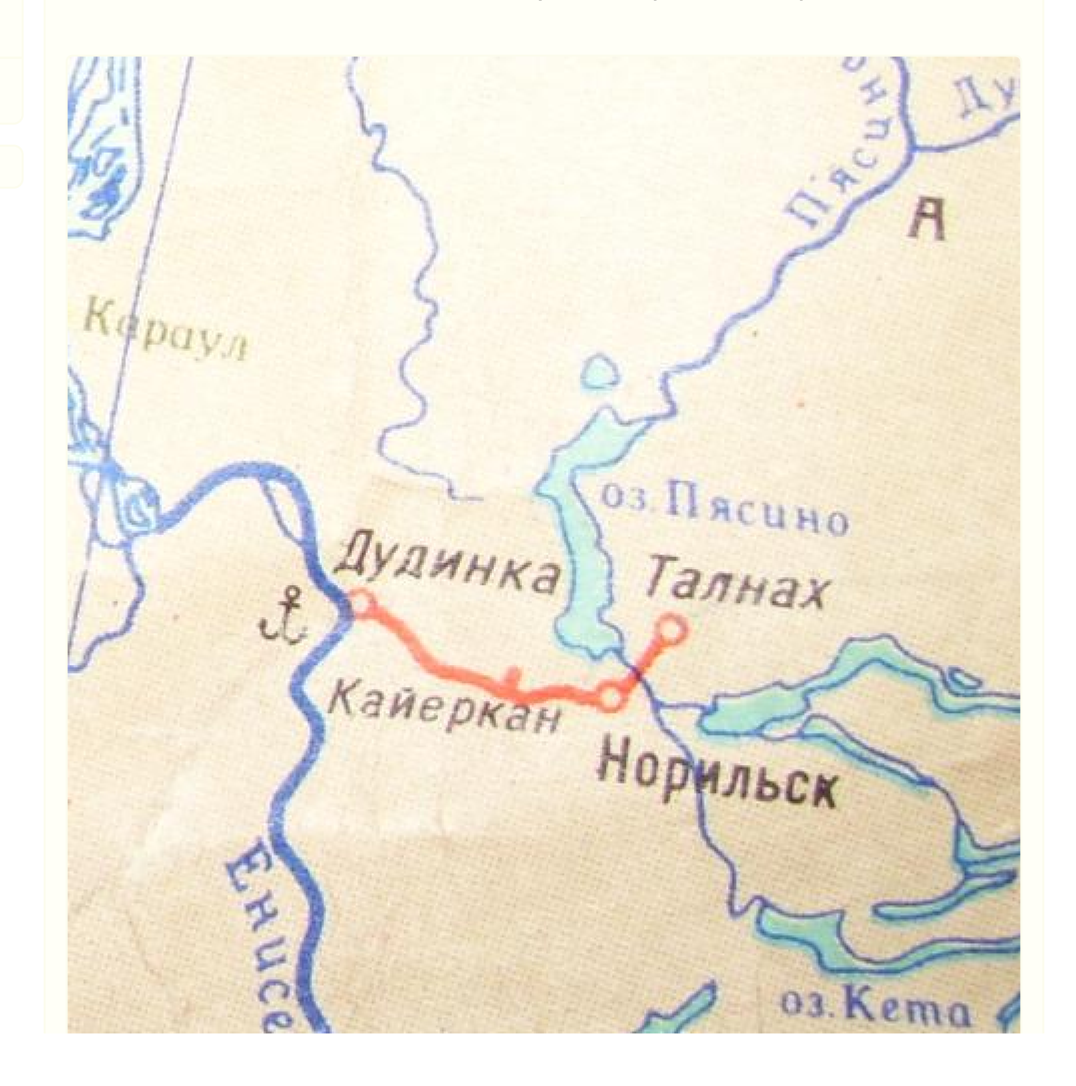
ПОЕЗДКА НА НОРИЛЬСКУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ, 2010 ГОД

Эта рабочая экспедиция осуществлялась с целью изучения истории и современного состояния Норильской железной дороги. Рабочая экспедиция произведена 20-25 июня 2010 года.

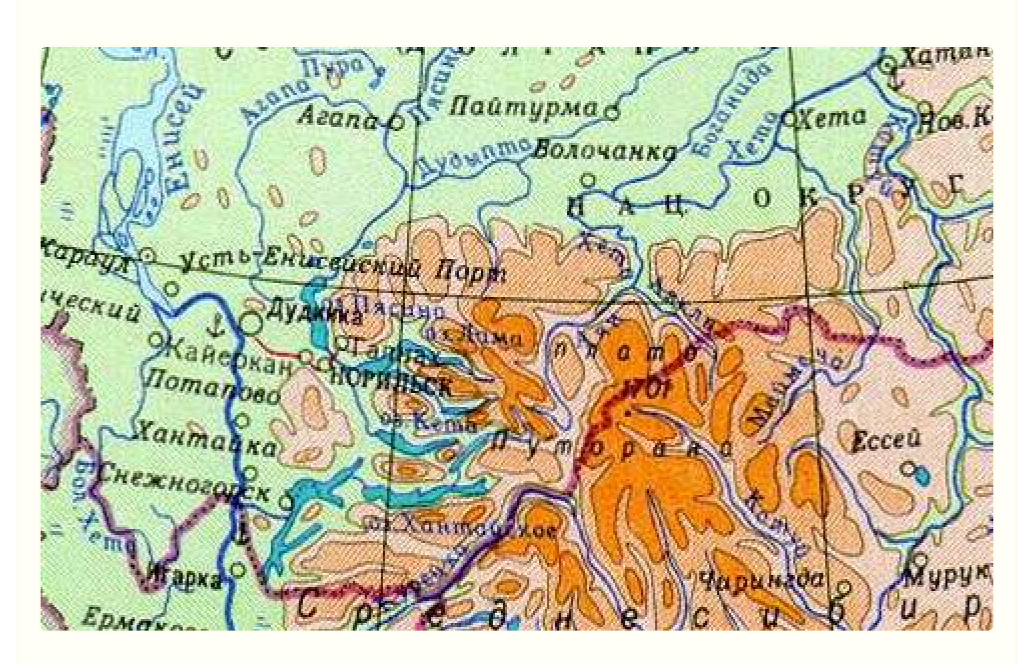
http://infojd.ru/knigisb/norjd.html — книга о Норильской железной дороге. Отсюда половина текста удалена в пользу книги!

http://infojd.ru/23/njd_index.html — информация об истории Норильской железной дороги, карты и схемы Норильской железной дороги, свыше двух тысяч фотографий Норильской железной дороги.

Поездка на Норильскую железную дорогу являлась моей мечтой в течение как минимум двадцати лет. Началось это с того, что в 1987 или 1988 году (в возрасте 6 или 7 лет), рассматривая карту СССР, я нашёл на ней загадочную железнодорожную линию, оторванную от остальной железнодорожной сети. В отличие от подавляющего большинства ведомственных железных дорог, Норильская железная дорога обозначалась на общедоступных картах того времени.



Норильская железная дорога на карте «Железные дороги СССР», изданной в 1987 году.



Норильская железная дорога на карте Красноярского края

из «Большой Советской энциклопедии».

Обнаружение на картах этой железной дороги меня чрезвычайно озадачило. В возрасте 7-8 лет я мучился вопросом: как и зачем она появилась в таком отдалённом месте, за тысячи километров от остальных железных дорог?

Железнодорожная линия Сургут — Новый Уренгой, относительно близкая к Норильску (550 километров от станции Коротчаево до Дудинки по кратчайшему направлению), в те годы строилась и на картах обозначена не была. Ближайшими к Дудинке точками большой железнодорожной сети казались Сургут или Лесосибирск. Только эти точки большой железнодорожной сети можно было найти на картах.

Среди имевшихся дома «залежей» различных туристических карт и схем я нашёл «Схему туристского маршрута «По Енисею. Красноярск — Диксон» (http://infojd.ru/23/njd_poeniseu.html). В ней немного упоминалась железная дорога. Было сказано следующее: «Первые поезда по дороге (1938—1939 гг.) шли четыре-пять суток, теперь 110-километровый путь они преодолевают за четыре-пять часов. В 1973 году по всей трассе прошли первые электропоезда».

Я был очень удивлён: как такое возможно — 110 километров на поезде за пять суток?! Да и четыре-пять часов для такого расстояния — очень много (об особенностях местного климата я ещё не знал). А тот факт, что по этой дороге, при всех её отличиях от других железных дорог и расположении в суровой местности, тем не менее, ходят (вероятно) такие же электрички, как в Москве — просто поражал воображение.

От Москвы до аэропорта «Внуково» добираюсь комфортабельным ускоренным электропоездом «7000-й» нумерации. Замечательно, что во

все три московских пассажирских аэропорта пущены комфортабельные электропоезда, что не нужно ни мучиться в автомобильных «пробках», ни пользоваться «быдлособаками» — ужасающими, унизительными для человека московскими электропоездами низшей категории. Дорого - но не следует экономить на комфорте!



Ускоренный электропоезд сообщением Москва-Киевская — Аэропорт Внуково.

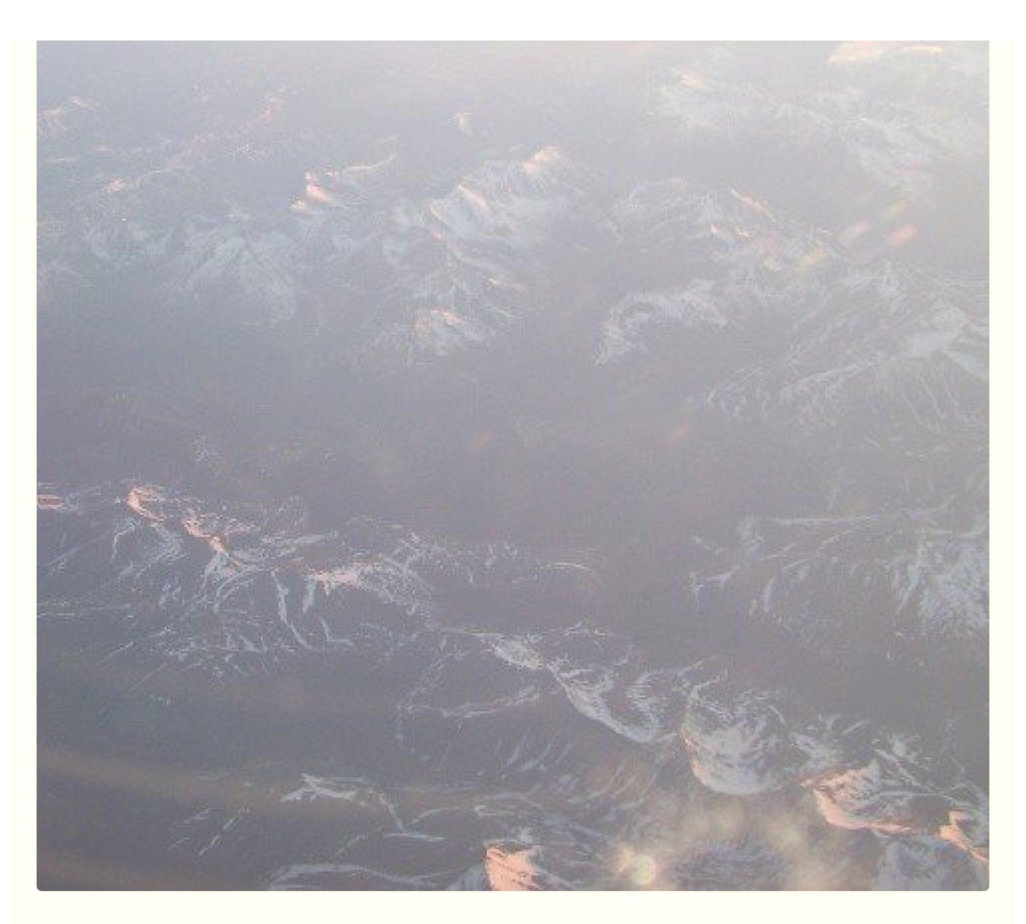
К сожалению, Норильск в сферу деятельности «Аэроэкспресса»

едва ли когда-нибудь войдёт.

Рейс Внуково — Санкт-Петербург (Пулково-1) выполнял самолёт АН148-100. Впервые за два года перелёт на отечественном самолёте, хотя обычно совершаю не меньше десяти перелётов год. Самолёт новый, непривычно маленький. Трап не используется — его функцию выполняет дверь самолёта, снабжённая ступенями с внутренней стороны.

Впрочем, последующие три перелёта происходили на импортных «А-319». Даже у государственной авиакомпании, какой является «Россия», отечественные самолёты составляют небольшую часть имеющегося парка.





Пересекаем Приполярный Урал. Один из редких в полёте безоблачных участков.

21 июня, норильское время (+4 к Москве) 5:55.

Расстояние от Москвы до Норильска через Санкт-Петербург составляет 3 478 километров (686 километров — Домодедово — Пулково, 2 792 километра — Пулково — Алыкель). На прямом рейсе Москва-Домодедово — Норильск-Алыкель расстояние составляет 2 865 километров, 4 часа полёта.

После пересечения Урала была почти сплошная облачность. Аэропорт Алыкель работал в нормальном режиме, хотя земля стала видна лишь за несколько минут до посадки. Это серая тундра, совсем недавно освободившаяся из-под снега. Местами встречались снежные «пятна». Многочисленные озёра, многие из которых ещё покрыты льдом.

Как сообщил командир экипажа, температура плюс 6 градусов. Нормально для этого времени.

Приземляемся очень плавно, за это надо отдать должное пилотам. Аэропорт Алыкель считается одним из самых трудных. По отзывам, посадка здесь часто сопровождается сильной «встряской».

В иллюминаторе видна мокрая бетонная взлётная полоса, пятна снега. И главное — долгожданная надпись на здании пассажирского терминала. Я действительно в Норильске!

Аэропорт оказался неожиданно современным, с телескопическими трапами. В «Пулково-1» телескопических трапов до сих пор не существует. Непосредственно из самолёта пассажиры попадают на второй этаж здания аэровокзала, спускаются на первый этаж, где

проходят паспортный контроль — это почти полный аналог пересечения государственной границы.

У каждого прибывшего в норильский аэропорт на «линии пограничного контроля» сотрудник милиции сканирует паспорт. То же самое происходит и при вылете. Сведения о прибывших и убывших сохраняются в базе данных. Вопросов о цели поездки не задавали.

http://www.norilsk-zv.ru/articles/i_vzlet_vam_i_posadka.html — публикация в газете «Заполярный Вестник», посвящённая аэропорту Алыкель, 2009 год.



Аэропорт Норильск (Алыкель). Время 8:07.

Основная цель строгого паспортного контроля — не допустить иностранных граждан. Норильский промышленный район и окружающий его Таймырский Долгано-Ненецкий район Красноярского края (бывший Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ) с 2001 года являются территорией, закрытой для иностранцев. Чтобы попасть сюда, обладателю нероссийского паспорта нужно получить пропуск, который выдают органы ФСБ. Пропуск оформляется по заявлению от постоянного жителя Норильска или находящейся здесь

организации. Его оформление занимает около месяца.

Без пропуска иностранного гражданина, с большой вероятностью, не пустят на рейс в Норильск. На регистрации в Санкт-Петербурге первым делом спросили, российский ли у меня паспорт. Хотя паспорт вскоре в любом случае надо предъявлять. Видимо, обладатель нероссийского паспорта проходит какую-то особую процедуру.

Если инопаспортный гражданин каким-то образом всё же попадёт в аэропорт Алыкель, то будет «развёрнут» на местном «пограничном» контроле.

Летом 2001 года, незадолго до «закрытия» региона, в Норильске успел побывать украинский автостопщик Александр Дмитриевский — единственный из известных путешественников, добравшийся сюда автостопными методами, бесплатно на попутном речном судне. Теперь попасть сюда гражданину Украины было бы очень трудно.

http://hochuvnorilsk.at.ua, hochuvnorilsk.livejournal.com — сайт и блог жителя Донецка, мечтающего попасть в Норильск. http://gazetazp.ru/2009/123/6/ — публикация о нём в норильской газете. Для осуществления мечты ему недостаточно только наличия денег на билет…

Аэропорт Норильск (Алыкель), несмотря на хорошую оснащённость, не имеет статуса международного. Впрочем, на территории, закрытой для иностранцев, трудно было бы ожидать иного. В отличие от других крупных аэропортов, табло вылета и прилёта, большинство вывесок и указателей здесь не продублированы на английском языке. Информация на борту самолётов, следующих в Норильск и из него, также не дублируется на английском языке.

Для жителей Норильского промышленного района отсутствие международного статуса аэропорта означает, что летать на отдых в Египет, Таиланд и другие тёплые страны можно только с пересадкой. Нет и рейсов в города Дальнего Востока. Маршруты наподобие таких, как Москва — Норильск — Хабаровск, давно ушли в историю.

Обычно считается, что Норильский промышленный район закрыт для иностранцев, чтобы граждане Узбекистана и Таджикистана не отнимали работу у россиян. Но он в равной степени закрыт и для граждан всех остальных стран мира. Вероятно, граждан «цивилизованных» стран не пускают, чтобы они не видели, в каких ужасных условиях здесь живут и работают.

Во многих источниках утверждается, что запрет на въезд иностранцев не распространяется на граждан Беларуси. Официально Россия и Беларусь представляют собой Союзное государство. Между РФ и Беларусью нет пограничного контроля. Миграционные карты РФ и Беларуси — единые, с упоминанием Союзного государства. В официальных заявлениях утверждается, что россияне в Беларуси и граждане Беларуси в РФ не считаются иностранцами.

Тем не менее, из Норильска вышвыривают и граждан Беларуси. Грубо и цинично попирая все договорённости, высказывая презрение и издевательское отношение к союзной Республики Беларусь, которая

всегда была и остаётся надёжным союзником и «щитом» России с западной стороны. Пример: в 2012 году из Норильска был «вышвырнут» гражданин Беларуси Якусик. Причём его ещё и держали в норильском «спецприёмнике» (жестокой административной тюрьме), поставили в паспорт «депортацию из России».

Российские (норильские) власти проявляют поразительный по своей дикости и наглости цинизм, открыто издеваются над Союзным государством, над Конституцией РФ, гарантирующей свободу передвижения всем, кто законно находится в России. Они бросают в тюрьму и подвергают издевательствам своих же граждан! В Союзном государстве РФ и Беларуси живёт единый народ!



Аэропорт Норильск (Алыкель). Выездной знак. Если вам удалось прибыть в аэропорт — это ещё не гарантирует,

что вы его увидите. Ваш паспорт может оказаться «неправильным». Время 8:08. Численность населения Большого Норильска на 2009 год составляла 203 тысячи жителей. Максимальная численность была достигнута в начале 1990-х годов — около 280 тысяч

жителей. В собственно Норильске (вместе с Оганером) на 2009 год насчитывалось около 120 тысяч жителей (максимальная численность была в 1982 году — 183 тысячи жителей), в Талнахе — 55 тысяч, в Кайеркане — 27 тысяч, в Снежногорске — около 1 тысячи.

В сопоставлении с другими регионами Крайнего Севера, в Норильском промышленном районе не самое большое сокращение численности населения. Для сравнения: в Чукотском АО численность населения сократилась со 156 тысяч жителей в 1990 году до 49 тысяч жителей в 2010 году. В благополучном, казалось бы, городе Мурманске — областном центре, где климатические условия и экология намного лучше, чем в Норильске — с 468 тысяч в 1990 году до 314 тысяч в 2008 году (все данные из http://www.mojgorod.ru).

При современном уровне развития производственных технологий работу предприятий Норильского промышленного района можно было бы обеспечивать при значительно меньшем числе жителей. Считается, что численность населения без ущерба для производства может быть сокращена как минимум вдвое. Работы на предприятиях «Норильского никеля» хватает не всем. Уже сейчас одна из популярных профессий здесь — таксист. Едва ли не каждая третья легковая машина имеет отличительный знак такси, суммарно это десятки тысяч единиц транспорта.

Большинство из нынешних жителей Норильска желали бы уехать на «материк» (под этим понятием здесь подразумевают Европейскую часть страны и юг Сибири), но не имеют такой возможности. Цена средней двухкомнатной квартиры здесь равна цене не самого дорогого автомобиля — около 500 тысяч рублей. За такие деньги на «материке» можно приобрести жильё только в отдалённых и бесперспективных городах и посёлках.

Есть и те, кто приезжает сюда жить из других регионов. Главная мотивация, конечно — желание заработать деньги, надеясь на высокие «северные» зарплаты. Но к этому добавляется романтика севера, желание проверить себя на прочность, пожив в сложнейших условиях. Если руководствоваться только «погоней за длинным рублём», тогда, на мой взгляд, тут делать нечего. Повышенные заработки можно найти и в менее экстремальных местах.

«Большой Норильск» состоит из четырёх населённых пунктов: собственно Норильск (вместе с Оганером), Талнах, Кайеркан и Снежногорск. До 2005 года Талнах и Кайеркан были самостоятельными городами. Де-факто они остаются таковыми и сейчас — эти города находятся на значительном удалении от Норильска (25 километров), экономически значительно обособлены от него.

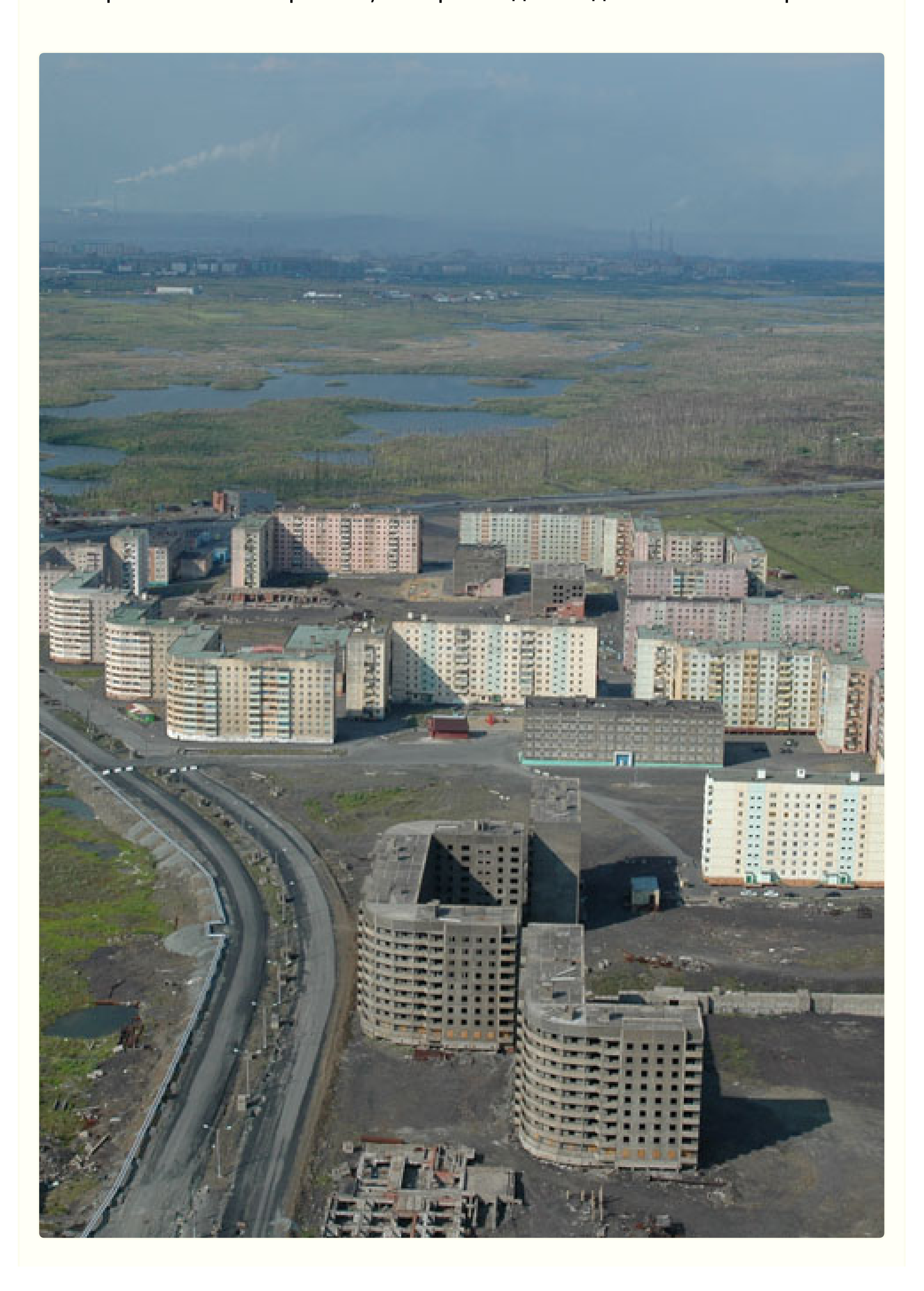
Талнах — город шахтёров. Здесь находятся все действующие подземные рудники Норильского промышленного района (Комсомольский, Октябрьский, Таймырский, Скалистый, «Маяк»), а также Норильская ТЭЦ-2. Жители Кайеркана работают в основном на Надеждинском металлургическом заводе и Кайерканском угольном разрезе.

Оганер должен был стать третьим городом-спутником Норильска (после Кайеркана и Талнаха). Его строительство началось в 1986 году, поэтому

Оганер невозможно найти на многих топографических картах. В то время численность населения Норильского промышленного района постоянно возрастала и к 2000 году должна была превысить 320 тысяч жителей.

Дальнейшее строительство нового жилья было решено вести не в самом Норильске, а в новом городе-спутнике, расположенном в 8 километрах от него, в более экологически благоприятной местности с меньшим, по сравнению с Норильском, уровнем загрязнения ядовитыми выбросами заводов. В строительстве некоторых объектов в Оганере участвовали жители социалистической Югославии, поэтому одна из улиц здесь была названа Югославской.

В 1994 году в Оганере была введена в строй Норильская городская больница № 1. Это самое большое и высокое здание Норильского промышленного района, которое видно за десятки километров.



Панорама Оганера (Источник)



Больница в Оганере (Источник)

http://old.wikimapia.org/#lat=69.3590833&lon=88.3787441&z=14&l=1&m…
Оганер на спутниковых снимках

Из-за географической близости к Норильску и экономической «завязанности» на него Оганер воспринимается как отдалённый район Норильска, а не как отдельный населённый пункт. Официально он всегда был частью Норильска.

Снежногорск — это отдалённый и крайне труднодоступный посёлок, отрезанный от внешнего мира. Посёлок расположен в 160 километрах южнее Норильска. Дорог в Снежногорск нет. Круглогодично попасть в Снежногорск можно только вертолётом. Один-два раза в неделю в ходу вертолётные рейсы из норильского аэропорта малой авиации «Валёк»,

один-два раза в месяц — из Игарки, причём маршрут Игарка — Снежногорск под угрозой отмены (http://arhivsever.forsite.org/2009/10/30/bankomat-i-vertolyot/).

Билет от Норильска до Снежногорска иногда стоит столько же, сколько от Норильска до Москвы. Пассажиры записываются в очередь на вертолёт заранее. В пиковый сезон ждать своего места в очереди можно больше месяца.

Наземным путём в Снежногорск можно попасть зимой на снегоходе вдоль линии электропередачи, соединяющей его с Норильском. Однако это рискованный маршрут. В период навигации можно добраться до Снежногорска водным путём по реке Хантайка. Но только на грузовом судне — рейсового сообщения по Хантайке нет.

Снежногорск возник в 1963 году в связи с началом строительства Усть-Хантайской ГЭС, которая была запущена в эксплуатацию в 1975 году. В нём проживают в основном работники ГЭС. Это удалённый «островок», по сравнению с которым Норильск показался бы центром цивилизации.

http://www.snezhnyi.ru — сайт посёлка Снежногорск

http://www.osanor.ru/?id=116 — о Снежногорске (2006 г.)

http://gazetazp.ru/2008/132/5 — о Снежногорске (2008 г.)

http://old.wikimapia.org/#lat=68.0894527&lon=87.6873779&z=12&l=1&m… Снежногорск на спутниковых снимках

Город Дудинка (самая западная точка Норильской железной дороги) не входит в состав «Большого Норильска». До 2005 года он был центром Таймырского автономного округа — субъекта Российской Федерации, являвшегося частью Красноярского края. Большой Норильск в состав Таймырского автономного округа никогда не входил, хотя и был со всех сторон окружён его территорией. В Дудинке имелись свои автомобильные номера: 84rus, тогда как в Норильске — 24rus.

Дудинка имеет многовековую историю. Основана в 1667 году, город с 1951 года. Порт Дудинка — «ворота» Норильского промышленного района. Почти все грузы завозятся в Норильский промышленный район водным путём. Наиболее ценные и скоропортящиеся грузы — воздушным путём.

Дудинка — относительно благополучный город. Численность его населения с 1990-х годов сократилась не сильно (по меркам Севера). Экологическая ситуация здесь намного лучше, чем в Норильске и городах-спутниках.

Раньше жители Дудинки были заметны на норильских улицах по автомобилям с другим региональным кодом. Но после 2005 года в Дудинке и в Норильске выдаются автомобильные номера с одинаковым региональным кодом: 24rus. Старые номера «84-го региона» встречаются нечасто.

В Норильском промышленном районе существовал также посёлок Алыкель при одноимённой железнодорожной станции. Не следует

путать его с посёлком у аэропорта «Алыкель». Посёлок был относительно крупным: три девятиэтажных дома, пятиэтажные дома. Ныне он полностью заброшен. Жителями Алыкеля были в основном военные и члены их семей.

Между Норильском и Дудинкой имеется значительное число воинских частей и военных городков, менее крупных, чем посёлок Алыкель. Некоторые из них закрыты и заброшены.

Посёлок при аэропорте Алыкель, насколько мне известно, не имеет постоянного населения. Существующий в нём пятиэтажный дом служит общежитием для работающих вахтовым методом. Второй пятиэтажный дом в июне 2010 года находился в процессе сноса. Работники аэропорта проживают в Кайеркане и Норильске.



Аэропорт Алыкель. Вид с привокзальной площади. Время 8:08.

Первая встреча с Норильской железной дорогой произошла в нескольких шагах от пассажирского терминала. Это тупик, предназначавшийся для электричек. Платформа, на которую когда-то прибывали электропоезда в аэропорт, была расположена почти вплотную к нему.

Для пассажиров пересадка была очень удобной. Намного удобнее, чем в «Шереметьево» и «Внуково». Но «Аэроэкспресс» Норильском едва ли когда-нибудь заинтересуется…

По воспоминаниям тех, кто помнит времена движения электропоездов в аэропорт Алыкель, тупик в те времена выглядел почти так же, как и сейчас. Разница лишь в том, что была контактная сеть. Полноценной платформы не было. Из вагонов приходилось спускаться на уровень

привокзальной площади.

Иду по железной дороге около шести километров в сторону станции Алыкель — до пересечения с автодорогой на Дудинку. Движение здесь очень редкое. Путевое развитие на железнодорожной линии в аэропорт — минимальное.

Рядом с железной дорогой проходит автодорога. В проезжающих машинах, очевидно, думали, что какой-то «оригинал» решил идти пешком в Норильск. От аэропорта до Норильска — почти 50 километров, до ближайшего обитаемого места, Кайеркана — 20 километров.

Спустя примерно сорок минут подул «газовый» ветер с одного из металлургических заводов Норильска. С непривычки стало трудно дышать.



Путевое развитие станции Аэропорт Норильской железной дороги.

Ныне она считается частью станции Алыкель. Время 8:09.

http://infojd.ru/23/njd2010_01.html



Демонтированные стрелки. Примерно в 1 километре севернее аэропорта было путевое развитие.

Предположительно, здесь производилась выгрузка балласта. Ныне стрелки убраны.

Вид в южном направлении, в сторону станции Аэропорт.

http://infojd.ru/23/njd2010_01.html

«Аэропортовая» ветвь была зафотодокументирована почти на всём протяжении. От переезда в Алыкеле решаю ехать на попутных автомобилях в Дудинку. Остановилась вторая попутная машина — «КамАЗ» с порожним контейнером, следовавший из Норильска в порт города Дудинка.

Примерно через 10 километров приходится останавливаться. Случилась серьёзная неприятность — крепление контейнера оторвалось, он сильно сместился относительно грузовой площадки и едва не упал на дорогу. Вынужденная остановка произошла у начала второстепенной

автодороги, которая ведёт к заброшенной тропосферной радиорелейной станции «Луч».

Примерно полчаса провожу рядом с водителем, пытаюсь помочь. Оставлять его в данной ситуации нехорошо.



Автодорога Норильск — Дудинка примерно в 10 километрах западнее Алыкеля, вид со второстепенной дороги.

«КамАЗ» со сместившимся контейнером в ожидании помощи. Время 9:49.

Опасную ситуацию помог ликвидировать водитель порожнего «КамАЗа»-самосвала. Он подтолкнул контейнер кузовом, вернув его на место. Затем контейнер прикрутили кусками толстой проволоки.

Автодорога Алыкель — Дудинка полностью асфальтирована, однако на ней наблюдается «волнистость» из-за оттаивания вечной мерзлоты. Поэтому на дороге существует ограничение скорости 50 км/час. Большинство водителей легковых машин им пренебрегают и едут со скоростью 80-90 км/час. Но на грузовой машине быстрее ехать нельзя, за исключением последнего участка перед Дудинкой, недавно

отремонтированного и идеально ровного.

Автодорога новая — открыта приблизительно в 1991 году. До её появления Дудинка была связана с Норильском исключительно по железной дороге. Жители Дудинки могли ездить на автомобилях лишь по городу.

Вдоль дороги нет постоянно обитаемых населённых пунктов, но встречаются воинские части. В одной из них находится огромная радиомачта. Известно, что с неё видны одновременно Дудинка и Норильск.

Автодорога Норильск — Дудинка на подходе к мосту через реку Косая. Время 10:45.





Автодорога Норильск — Дудинка. Вдали — город Дудинка. Время 10:58.

Дудинка, бывший центр Таймырского автономного округа — довольно приятный город, существенно отличающийся от Норильска по месторасположению (холмистые берега Енисея), и особенно — по химическому составу воздуха. Хотя численность населения города — 24 тысячи жителей (в начале 1990-х годов — 32 тысячи жителей), здесь есть девятиэтажные дома, причём разного типа — панельные и кирпичные.

В Европейской части России и на юге Сибири это было бы удивительно — здания выше пяти этажей существуют в крупных городах, либо в тех населённых пунктах, которые имели перспективы значительного роста. Это новые города при АЭС, ГРЭС и крупных заводах. Например, в Вологодской области дома выше пяти этажей есть только в Вологде и Череповце, хотя в регионе насчитывается ещё 14 городов. В Псковской области дома выше пяти этажей есть в Пскове, Великих Луках (второй по величине город региона) и в новом микрорайоне Дедовичей, при Псковской ГРЭС.

Возможно, здесь самый дорогостоящий этап строительства здания — возведение свайного фундамента. Почти все здания в Норильском регионе построены по особой технологии, предусматривающей сохранение вечной мерзлоты. Поэтому пятиэтажная застройка обходится не дешевле девятиэтажной.

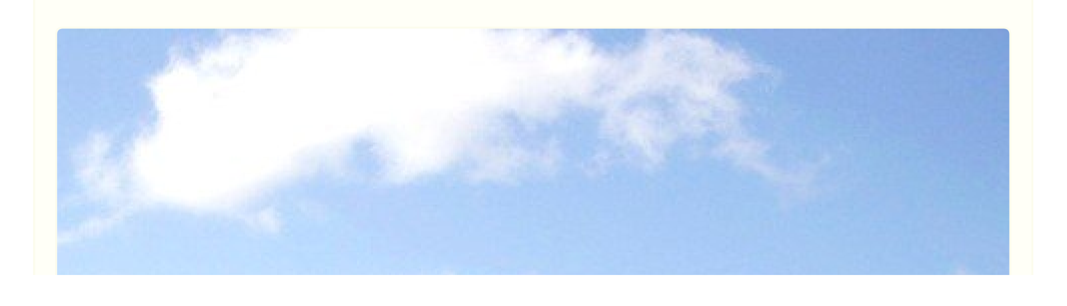
Дудинский порт, доступный для морских судов любого класса, в начале июня примерно на две недели прекращает приём судов, так как его

причалы оказываются под водой. Вода затапливает и железнодорожные пути, развёрнутая протяжённость которых составляет много километров.

В данный момент высокая вода уже спадала, но пути оставались частично затопленными. На припортовой территории создаётся запас грузов, поэтому грузовое движение на железной дороге в период затопления порта сохраняется.

Дудинка. Участок железной дороги, пролегающий вдоль берега Енисея. Портовые краны выведены на весеннюю стоянку,

где будут находиться в период затопления причалов. Время 11:11.





Река Енисей у Дудинки. Морские суда стоят на рейде в ожидании спада воды и освобождения причалов.





Улица в Дудинке. Время 11:28.

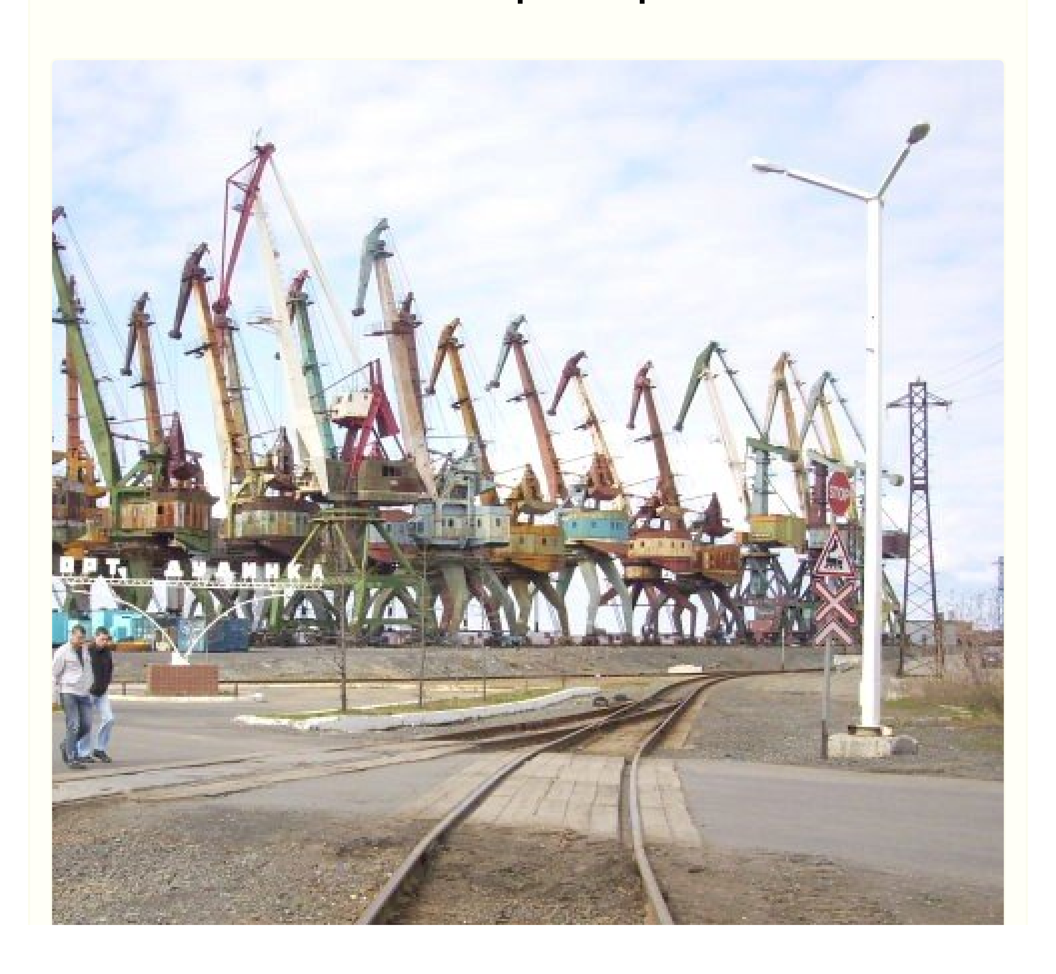
Дудинский порт. Куски льда на берегу показывают, каким был максимальный уровень воды.

Железнодорожные пути уходят под воду, к причалам, которые ежегодно затопляются.



Вид от порта в сторону станции Дудинка-Сортировочная. Одна из немногих в Дудинке

автоматических стрелок. Время 12:13.





Приблизительно там же. Вид на портовые краны, отогнанные на стоянку

на период затопления причалов. Время 12:15.

Иду из порта по железной дороге на станцию Дудинка-Сортировочная через бывшую станцию Дудинка-Пассажирская, от которой отправлялись электропоезда на Аэропорт и Норильск.

Станции Дудинка-Пассажирская как таковой нет, путевое развитие здесь ликвидировано. Сохранилось здание вокзала и платформа, оказавшаяся в стороне от путей.



Окрестности бывшей станции Дудинка-Пассажирская. Вагоны электросекций Ср, использованные

в качестве составных частей здания. Сохранившийся трафарет на этом же вагоне.

«Н» — Норильская железная дорога.



Окрестности бывшей станции Дудинка-Пассажирская. Вагоны электросекций Ср, использованные

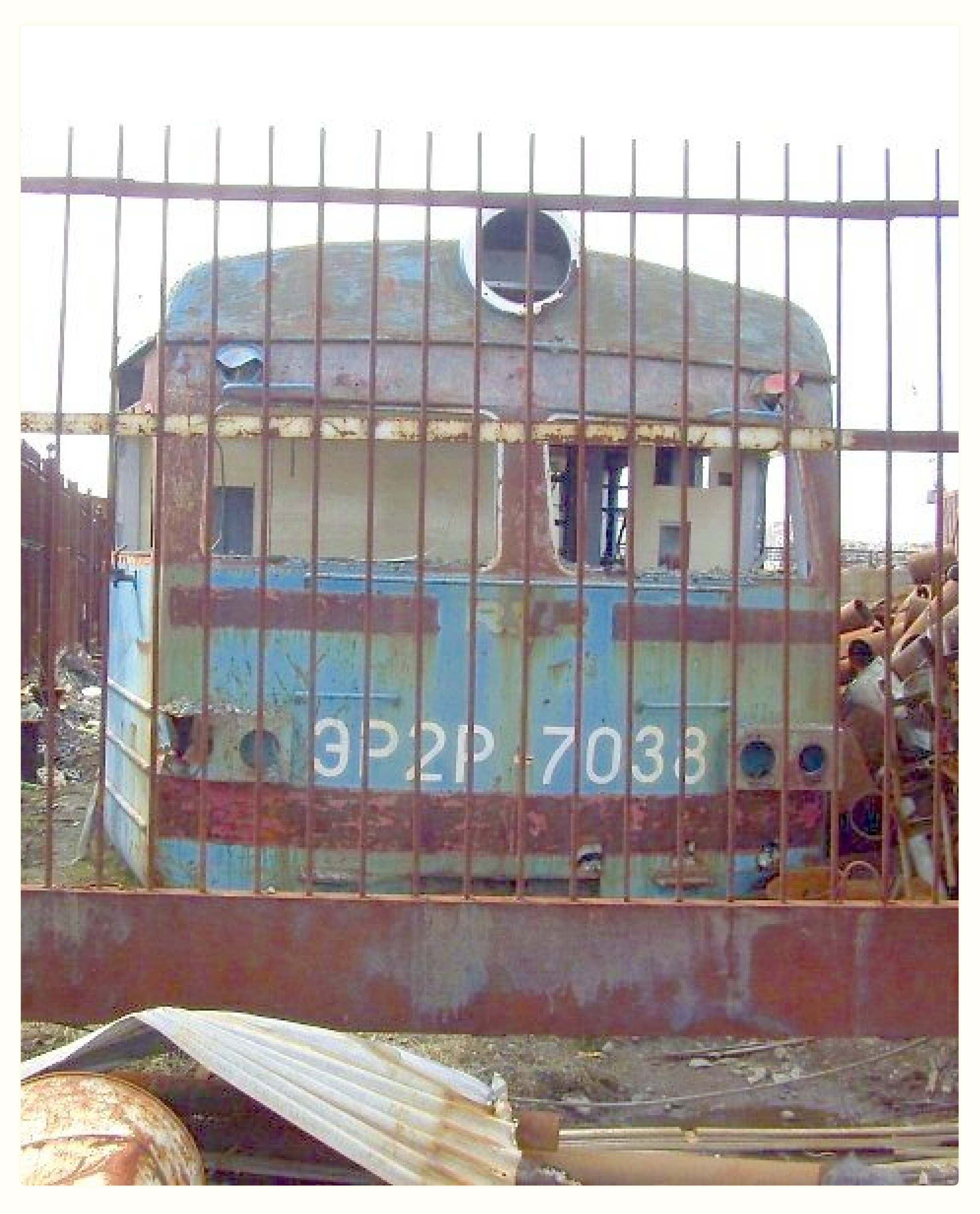
в качестве составных частей здания. Время 12:20.





Бывшая станция Дудинка-Пассажирская, от которой когда-то отправлялись электропоезда. Слева — бывший вокзал.

Вид со стороны порта в сторону станции Дудинка-Сортировочная.



Головной вагон электропоезда ЭР2Р-7038 в Дудинке. Время 12:31.

На станции Дудинка-Сортировочная — первое общение с норильскими железнодорожниками. Захожу станционное здание, представляюсь,

объясняюсь.

Хотелось бы предупредить тех, кто считает, что Норильская железная дорога — подходящее место для того, чтобы проехать в локомотиве: с такой целью приезжать сюда, скорее всего, не следует. Дисциплина на железной дороге строгая. Вплоть до того, что для короткого выхода на пути для фотографирования «раритетных» вагонов мне необходимо было надевать сигнальный жилет. Не думайте, что тут полная свобода.

Местные особенности таковы, что в локомотивах иногда приходится возить людей. В экстремальных условиях, когда закрыты автодороги, бывает так, что в кабинах тепловозов доставляют в больницу местных жителей, нуждающихся в срочной помощи, но для этого нужна санкция руководства дороги. Без неё проехать в локомотиве не проще, чем на сети общего пользования.

Мне в конечном итоге удалось уехать в тепловозе. Но после нескольких часов переговоров, предъявления четырёх наименований своих книг. С собой я взял столько книг, сколько можно было провезти в самолёте без необходимости сдавать вещи в багаж. Все книги были подарены железнодорожникам. Также пришлось предъявить на досмотр все личные вещи.

Наконец, разрешение было получено. Уезжаю поездом, следующим в Норильск. За полчаса до него отправился поезд с грузом песка, следующий на Юбилейную.



Станция Дудинка-Сортировочная. Табличка на здании поста ЭЦ.



Станция Дудинка-Сортировочная. Вагон электросекции, служащий станционным зданием поста Порт и выведенный

на временную стоянку. Место, где он находится постоянно, скрыто под водами Енисея.



Табличка на этом же вагоне.



Головной вагон электропоезда ЭР2-7038 «на задворках» станции Дудинка-Сортировочная.





Станция Дудинка-Сортировочная. Нечётная (восточная) горловина. Вид с востока, со стороны станции Алыкель.

В течение нескольких часов ожидания поезда, в котором мне разрешили ехать, я изучал станцию Дудинка-Сортировочная.

На станции Дудинка-Сортировочная находится вагонное депо, небольшое локомотивное депо (основное локомотивное депо Норильской железной дороги находится на станции ТЭЦ в Норильске). Основной парк станции не оборудован электрической централизацией стрелок. На некоторых припортовых путях автоматические стрелки есть.

Из Дудинки в период затопления порта в сутки отправляется 2-3 поезда в сторону Норильска: перевозится песок для Надеждинского завода (песок доставляется по Енисею и складируется в порту), взрывчатые вещества для талнахских рудников (такие поезда обязательно сопровождаются сотрудниками охраны, находящимися в задней кабине) и другие грузы. В навигационный период может отправляться 5 поездов в сутки.

Настаёт долгожданный момент отправления поезда. Поднимаюсь в кабину тепловоза 2ТЭ116-1670. Выезжаем на перегон Дудинка — Алыкель. Ранее я был уверен, что ближайшая к Дудинке станция — не Алыкель, а Тундра.

Политика максимального сокращения расходов на содержание железной дороги привела к тому, что на участке Дудинка — Алыкель закрыты все три промежуточные станции — Тундра, Боганидка и Вологочан. Этот участок превратился в 48-километровый перегон.

В Алыкеле путевое развитие сохраняется. Там не только отходит аэропортовая ветвь, но и остались станционные пути. Однако в Алыкеле «сокращена» (упразднена) должность дежурного по станции. Официально это не станция, а пост Алыкель.

Три закрытые станции окружены заброшенными домами. В одном из них, как сказали машинисты, живёт человек — «тундровый отшельник». Встречаются недействующие электроподстанции. Опоры контактной сети местами сохранились, местами — убраны. Пикетные знаки, как правило, стоят через каждые 500 метров, а не через каждые 100 метров.

На всей Норильской железной дороге уложены непропитанные шпалы. Пропитанных шпал не удалось увидеть нигде, кроме постамента для

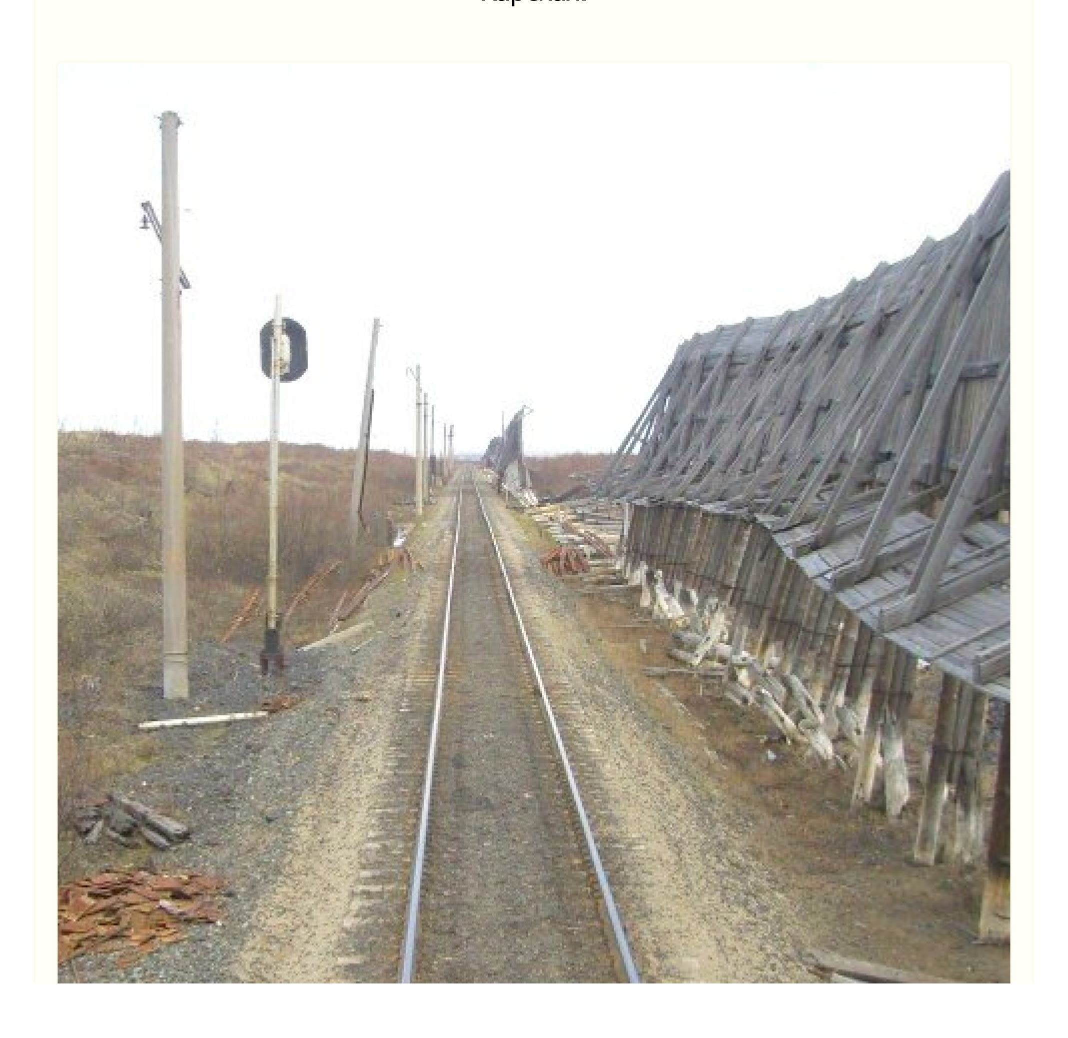
паровоза-памятника в Норильске. Железобетонных шпал также нет, и никогда не было.

Основные причины того, что на Норильской железной дороге не используются пропитанные шпалы: собственного шпалопропиточного завода здесь нет, а перевозка пропитанных шпал на судах затруднительна. Пропитанные шпалы — пожароопасный и экологически вредный груз. В случае пожара их невозможно потушить имеющимися средствами пожаротушения. Перевозить на судах пропитанные шпалы запрещено (по крайней мере, крупными партиями). Редким исключением был завоз нескольких десятков пропитанных узкоколейных шпал, предназначенных для укладки под паровоз-памятник.

В экстремальном климате Крайнего Севера непропитанные шпалы почти не гниют. Поэтому пропитка шпал не является столь же насущной необходимостью, как в местах со «среднероссийским» климатом. И всё же, по мнению железнодорожников — пропитанные шпалы явно не помешали бы.

В большинстве регионов России деревянные шпалы вытесняются железобетонными. На Норильской железной дороге ни одной железобетонной шпалы нет.

Использование железобетонных шпал не оправдано в суровом климате, на вечной мерзлоте при угрозах просадки полотна. К примеру, на всей огромной Байкало-Амурской магистрали железобетонных шпал тоже нет. Нет их и на новых железных дорогах, построенных недавно — Амуро-Якутской и Ямальской, пролегающей по направлению Обская — Карская.





Начальный участок перегона Дудинка-Сортировочная — Алыкель, ранее Дудинка-Сортировочная — Тундра.

Вид в восточном направлении. Противозаносные щиты, предположительно конструкции М. Г. Потапова.

http://www.memorial.krsk.ru/memuar/kasabova/03/Potaoova.ht... о М. Г. Потапове

Закрытая станция Тундра. Вид в восточном направлении. Время 19:02.

На непродолжительное время поезд остановился на 31-м километре, между бывшими станциями Боганидка и Вологочан. Выхожу из

тепловоза, делаю фотографии.

Грузовой поезд на ориентировочно на 31 километре, между бывшими станциями Боганидка и Вологочан.

Время 19:22.



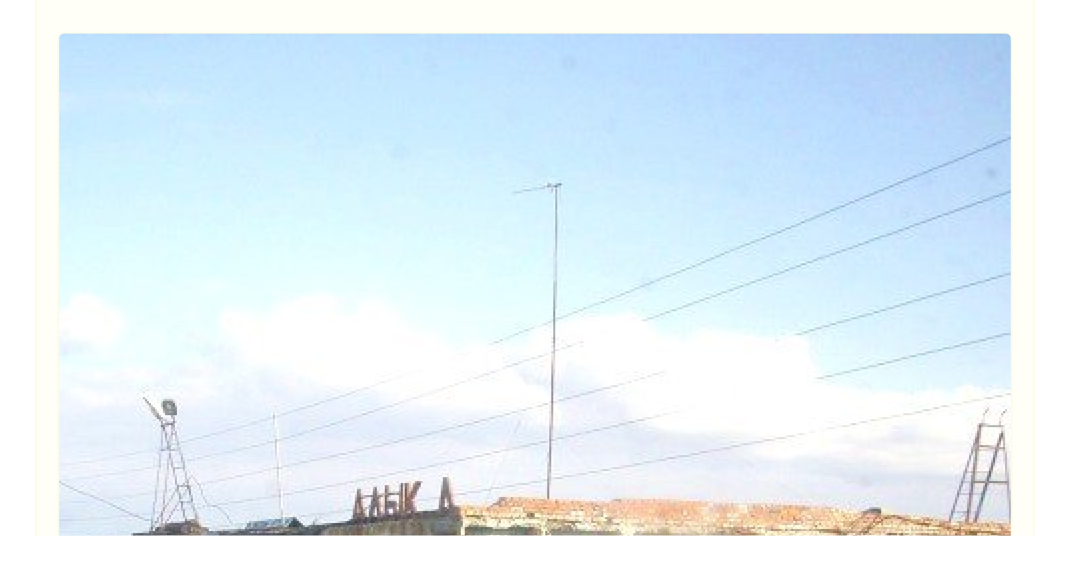


Закрытая станция Вологочан. Вид в восточном направлении. Время 19:44.

На подходе к станции Алыкель. Справа — примыкание линии Алыкель — Аэропорт.

Все дома, которые видны на этом снимке — заброшенные. Время 19:58.

Пути станции Алыкель. Вид в восточном направлении.





Здание ДС на станции Алыкель. Оно не используется, дежурного на станции нет.

Мёртвый посёлок Алыкель с девятиэтажными «домами-призраками» выглядит довольно мрачно. За Алыкелем хорошо видны трубы Надеждинского металлургического завода, в воздухе чувствуется примесь различной «химии».

Проезжаем мимо старого узкоколейного моста через реку Амбарная и паровоза-памятника Гр-274. Как окажется, через два дня он будет перевезён в Норильск.

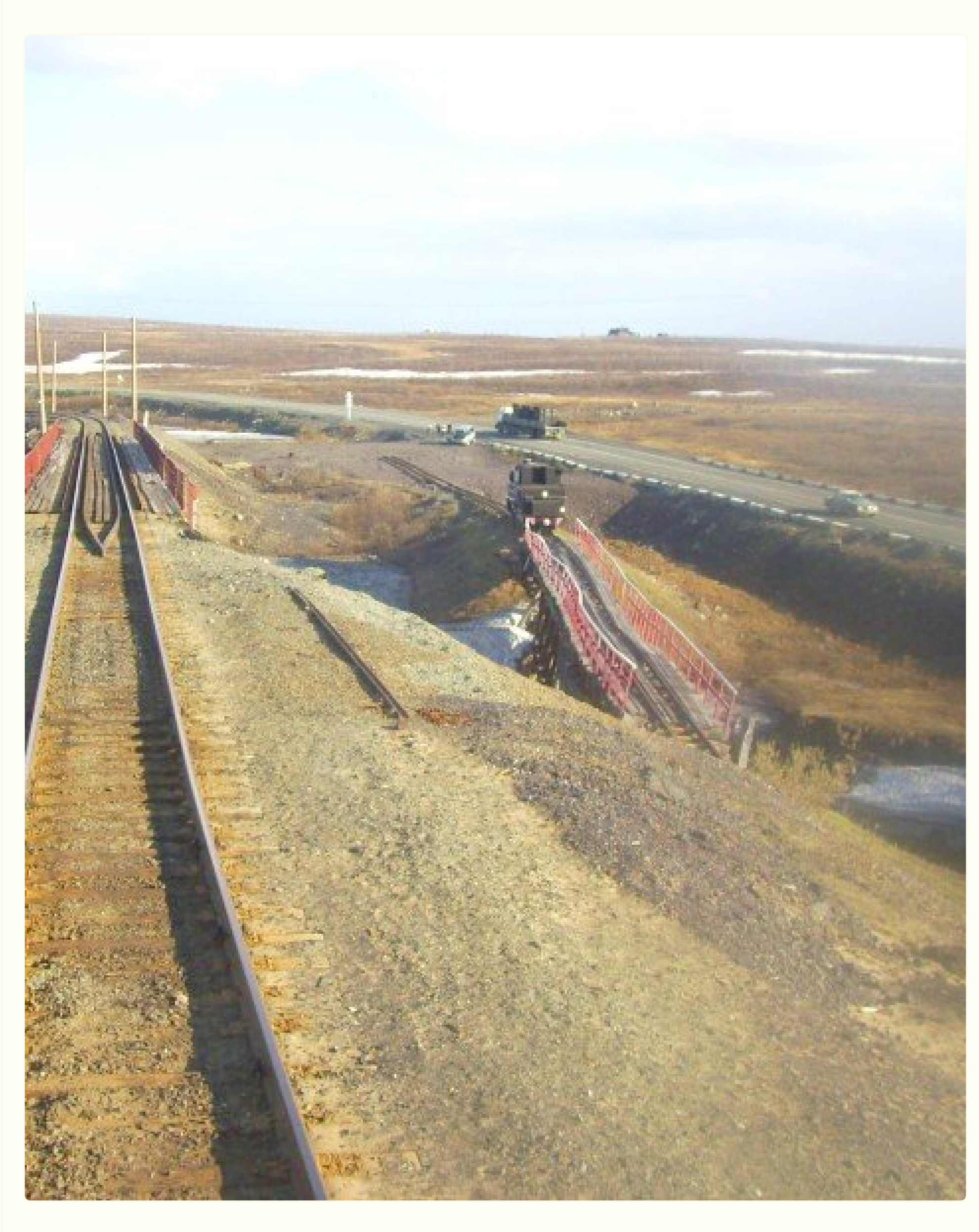




Переезд на перегоне Алыкель — Амбарная, немногим западнее моста через реку Амбарная.

Пост дежурного по переезду (не используется) построен на свайном основании, как

и почти все здания в этом регионе. Время 20:09.



Впереди — мост через реку Амбарная. Справа — мост узкоколейной железной дороги

Дудинка — Норильск, действовавшей с 1930-х годов, и паровоз-памятник Гр-274,

которому осталось стоять на этом месте два дня. Время 20:11.

Нечётная (восточная) горловина станции Амбарная. Станционные пути сняты.

Вид на восток. Время 20:15.

В Амбарной от «главного хода» (на Норильск через Кайеркан — Далдыкан) отходит спрямляющий участок Амбарная — Разрез — Далдыкан, открытый в 1970 году. Здесь стрелка была переведена «вправо» — на Кайеркан.

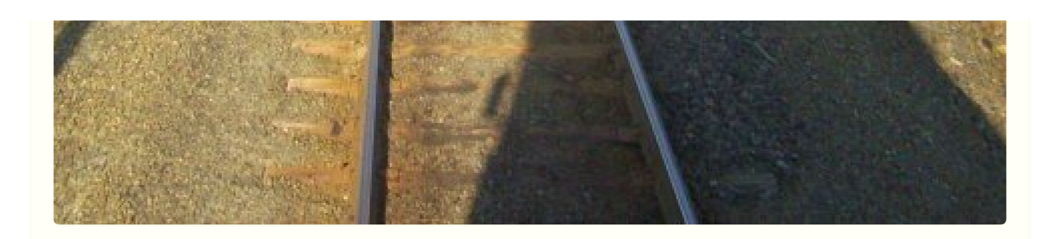




Станция Амбарная. Стрелка, на которой разделяются линии на Разрез (влево)

и на Кайеркан (вправо). Вид на восток.





Перегон Амбарная — Кайеркан, конец 65-го километра/начало 66-го километра.

Вид в восточном направлении. Время 20:25.

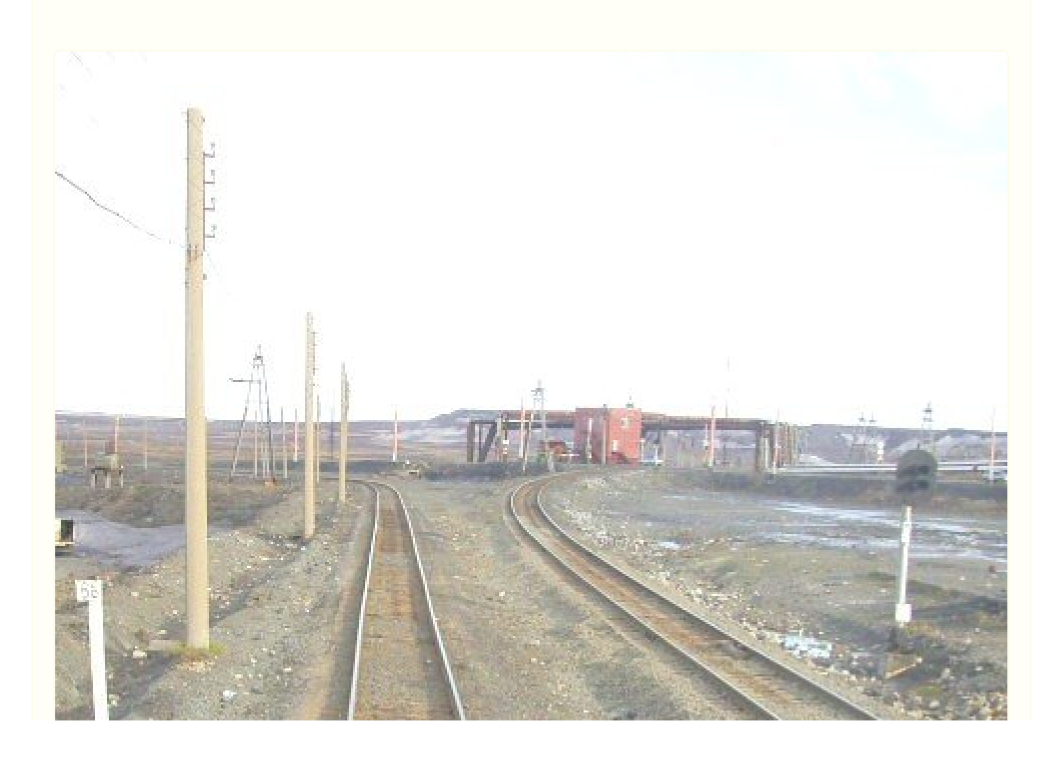
Чётная (западная) горловина станции Кайеркан. Вид в восточном направлении. Время 20:27.

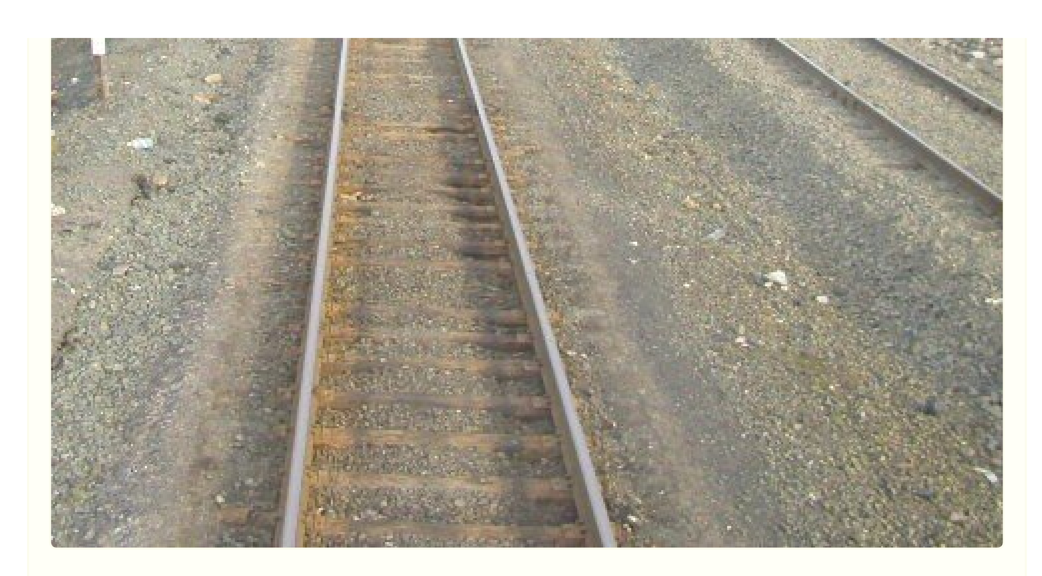




Дома города Кайеркана, прилегающие к станции. Время 21:26.

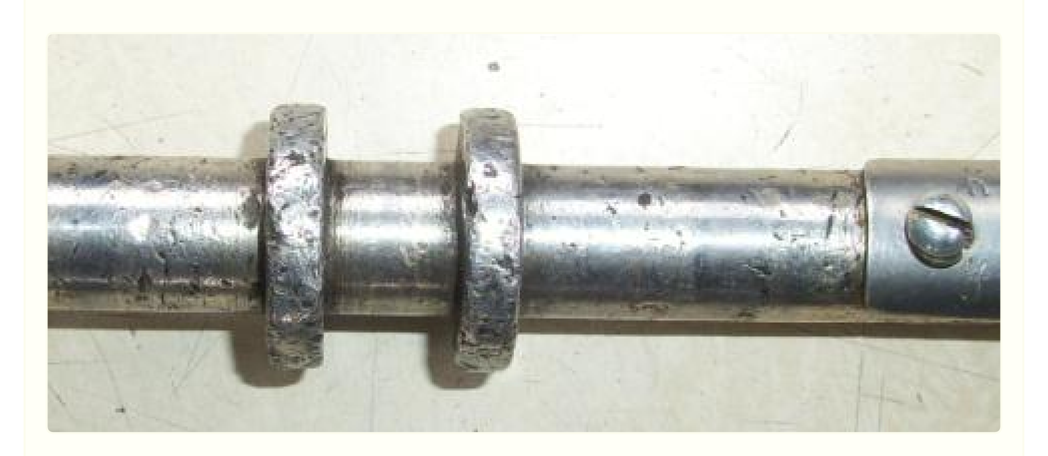
По станции Кайеркан — длительная стоянка. Здесь меняется локомотивная бригада. В новой локомотивной бригаде, которой предстояло вести поезд до Норильска, помощником машиниста был немолодой человек по имени Вениамин — ветеран Норильской железной дороги. Ранее он работал машинистом почти на всех видах тягового подвижного состава Норильской магистрали, в том числе на электропоездах. От него узнаю много интересных деталей касательно истории железной дороги.





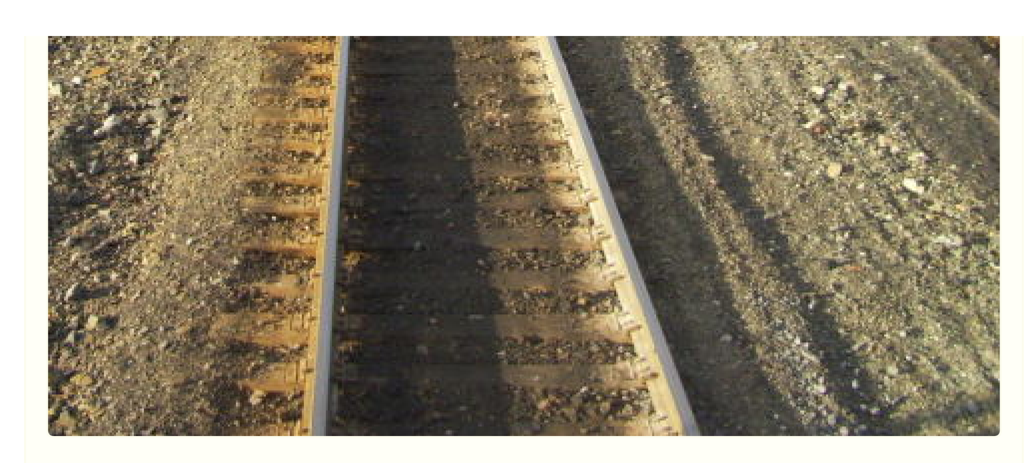
Перегон Кайеркан — Каларгон, конец 68-го километра/начало 69-го километра. Вид в восточном направлении.

Справа — тупиковая линия Кайеркан — КУР-2. Время 21:31.



Жезл на перегон Кайеркан — Каларгон.





Восточнее станции Каларгон, вид на восток. Слева — линия на Далдыкан (считается главным ходом

Норильской железной дороги), справа — линия, пролегающая по направлению Каларгон —

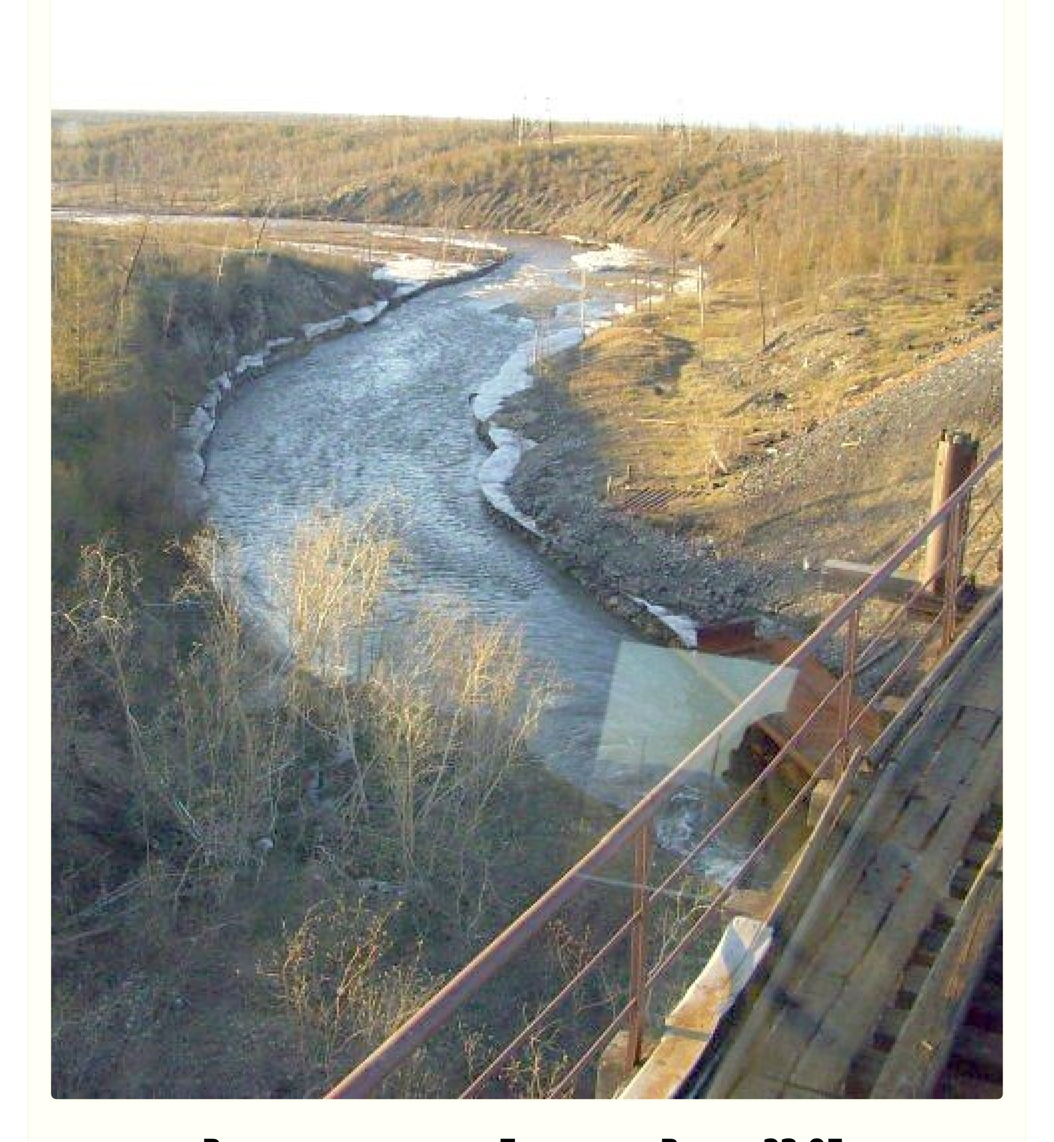
Юбилейная — Ангидритная — Норильск-Сортировочная. Эта линия обслуживает

Надеждинский металлургический завод. Время 22:02.

Станция Далдыкан, вид на восток. К линии Каларгон — Далдыкан, считающейся частью главного хода

Норильской железной дороги, впереди примыкает «спрямляющая» линия Амбарная — Разрез —

Далдыкан, открытая в 1970 году (на карте 1971 года издания её нет). Время 23:00.



Вид с моста на реку Далдыкан. Время 23:05.

С новой локомотивной бригадой поезд следовал в Норильск через Далдыкан. Транзитное движение через Юбилейную не производится, хотя расстояние почти одинаковое.

У бывшей станции Нежданная, где находился военный аэродром, сохранился паровоз 9П. Сейчас было бы трудно догадаться о том, что на этом месте находилась воинская часть, стояли здания, кипела жизнь. На вид это обычная плоская тундра.

В последние годы существования аэродрома и воинской части паровоз использовался как парогенератор — для отопления. Почти всё

оборудование отсюда вывезли, но паровоз уцелел.

Окрестности бывшей станции Нежданная. К северу от железной дороги до 1970-х годов

находился военный аэродром и воинская часть. С тех времён здесь сохранился

паровоз 9П. В последние годы он использовался как парогенератор,

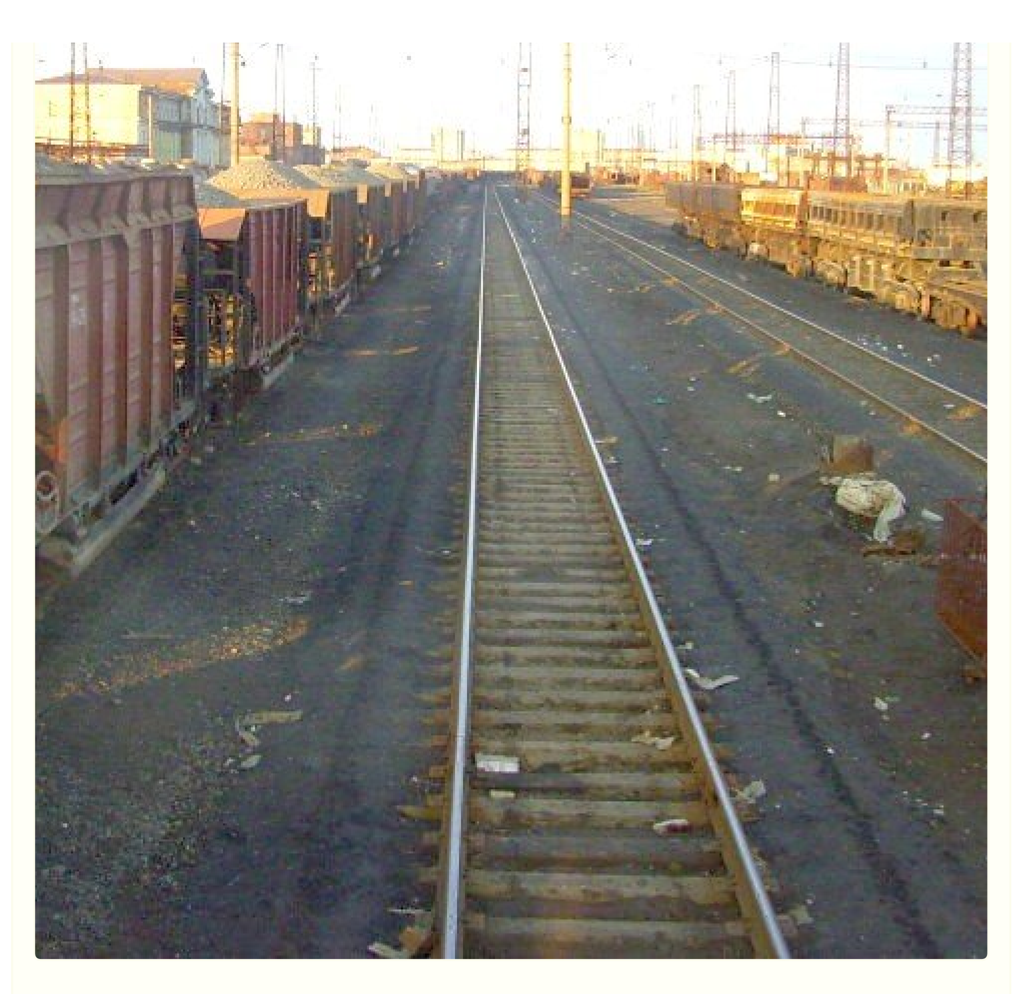
то есть стационарный агрегат для отопления зданий. Время 23:11.





Тот же самый паровоз. Увеличенный фрагмент предыдущего снимка.

На подходе к станции Норильск-Сортировочная. Конец 86 километра/начало 87 километра. Время 23:24.



Пути станции Норильск-Сортировочная. Вид на восток. Время 23:38.

На станции Норильск-Сортировочная прощаюсь с локомотивной бригадой. От вокзала иду пешком в город — время около полуночи.





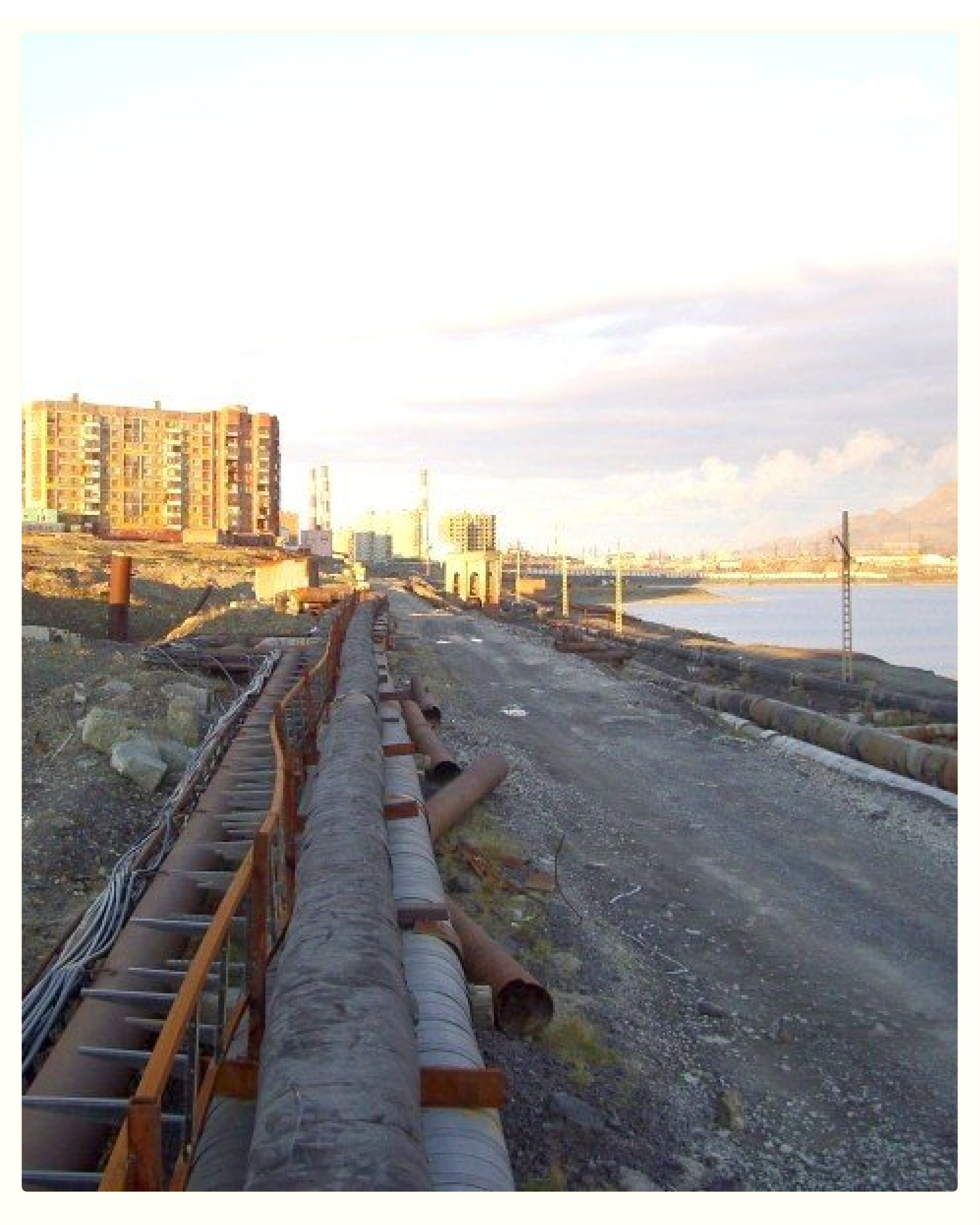
Перегон Норильск-Сортировочная — Складская, вид в восточном направлении. Конец 91 километра/начало 92 километра

(немногим восточнее моста через реку Щучья). Тепловоз 2ТЭ116-1655 ведёт грузовой поезд

в сторону станции Норильск-Сортировочная. Время 23:59.

Переезд у бывшей станции Зуб-Гора, где отходила ветвь к пассажирской станции Октябрьская площадь.

Вид на восток, в сторону станции Складская. 22 июня, время 00:04.



Между Зуб-Горой и Октябрьской площадью. Справа — Долгое озеро. Это главный городской водоём,

летом — место отдыха и купания. Время 00:19.

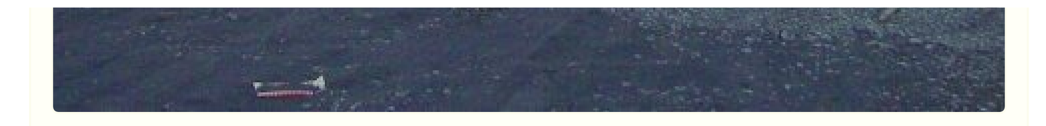
Вдоль берега Долгого озера до конца 1990-х годов пролегала тупиковая ветвь Зуб-Гора —

Октябрьская площадь. От неё остались железобетонные опоры контактной сети.

Они видны с правой стороны, у берега озера.



Озеро Долгое и гора Шмидта (Шмидтиха). Время 00:23.

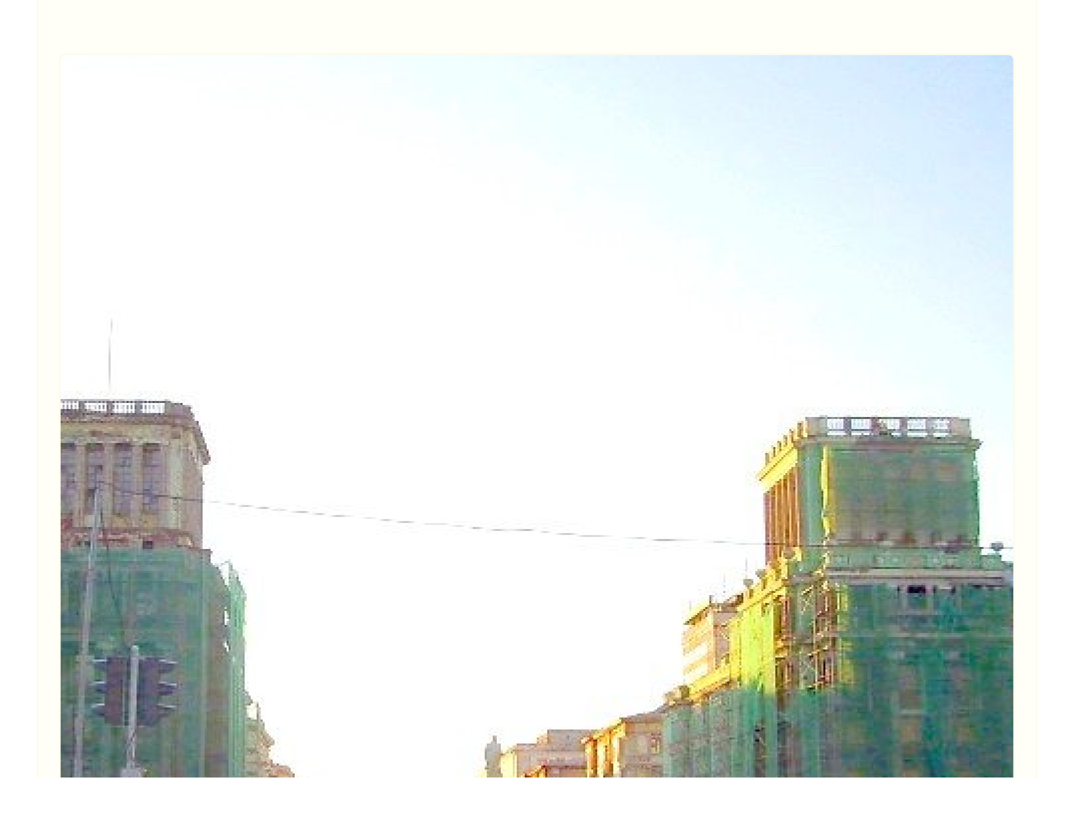


Приблизительно здесь находилась станция Октябрьская площадь.

Вдали — Никелевый завод, расположенный в «старом городе». Время 00:37.



Станция Октябрьская площадь в 1973 году





Октябрьская площадь — одна из двух парадных площадей города (вторая — «круглая» Гвардейская площадь). Время 00:37.

Приблизительное местонахождение бывшей станции Октябрьская площадь. Вид на запад. Время 00:38.



Центр города Норильска. Отремонтированный жилой дом «сталинской» постройки на Ленинском проспекте.

Таких домов в городе немного — значительно больше зданий,

которые находятся в плохом состоянии. Время 00:40.





Гвардейская площадь. Время 00:44.

Центр города Норильска. Время 00:49.

Как и в других северных городах, в период полярного дня в Норильске даже в час ночи на улицах довольно много людей и машин. Во дворах играют дети. Между тем, ходить в такое время по городу,

расположенному в Южной Сибири, было бы нежелательно.

Норильск показался куда более спокойным местом. Очевидно, низкокультурная молодёжь, «гопники», наркоманы, бомжи и другие «отбросы» в суровейшем климате не выживают. Хотя не всё так однозначно: в старых газетных публикациях сообщалось, что проблема наркомании здесь актуальна.

От местных жителей доводилось слышать мнение, что «Норильск — это не Сибирь, это Север». Связано это с тем, что район осваивался в основном выходцами из Европейской части страны (в первые два десятилетия они приезжали сюда не по своей воле). До сих пор связь с Москвой и Санкт-Петербургом остаётся тесной. Рейсов на Москву больше, чем в региональный центр — Красноярск.

По внешнему облику город суров, и это резко контрастирует с мягким и доброжелательным характером большинства его жителей. Исключение составляет небольшое пространство в центре города. Самым приятным местом в городе (своеобразным «оазисом») является отремонтированная часть Ленинского проспекта, с красивыми «сталинскими» зданиями и Заполярным театром драмы имени Маяковского.

Район монументальной «сталинской» застройки ограничивается восточной частью Ленинского проспекта и несколькими прилегающими улицами. Не все «сталинские» дома отремонтированы — есть запущенные и разрушающиеся. Остальная часть города застроена преимущественно панельными девятиэтажными и пятиэтажными домами. Есть и четырнадцатиэтажные дома.

Вблизи Никелевого завода находится «Старый город» — первая по времени строительства часть Норильска. Она уже давно не является жилой. Люди были переселены в другие районы из-за близости завода. Здесь местами сохранились заброшенные бараки. Возможно, их первые жители попали сюда не по своей воле. Сохранились кирпичные двухэтажные здания «сталинского» стиля. Почти все они заброшены, лишь немногие заняты какими-то организациями.

Жилая часть города компактная. Её можно пройти из конца в конец менее чем за час «вдоль» и за 20 минут «поперёк». Ни одного дерева в городе я не увидел. На городских «бульварах» высажены лишь кустарники. Формально многие из них являются карликовыми деревьями. Все дворы обильно покрыты голым асфальтом. Там, где нет асфальта, нередко лежит чёрный шлак. Во дворах трудно найти не то что деревья — даже зелёную траву.

Как известно, зима (снежное время) в Норильске длится около 8 месяцев. Снежный покров устанавливается в среднем в конце сентября — начале октября, сходит в конце мая — начале июня. Мне очень тяжело выдержать мучительную московскую зиму, длящуюся примерно четыре с половиной месяца. Жители Норильска вызывают уважение уже за тот факт, что живут в многократно более тяжёлых условиях.

Из четырёх дней моего пребывания в Норильске два были пасмурными и холодными (+5...7 градусов), остальные — солнечными и жаркими (около +20 градусов, что в сочетании с палящим солнцем и тёплой

одеждой, от которой трудно было избавиться, казалось нестерпимой жарой).

Одна из характерных примет Норильска — здесь много заброшенных и разрушающихся домов. Многие из них — недостроенные и не заселялись никогда. Но часто встречаются и недавно отселённые дома. В этом случае причина — не уменьшение числа жителей города (как, например, в Аркалыке, Казахстан). Дома приходят в аварийное состояние из-за оттаивания вечной мерзлоты и становятся опасными для проживания. Особенно много таких домов на улице Лауреатов (северная окраина города). Многие выселенные дома уже снесены. Встречаются и выселенные «сталинские» дома. Но большинство «сталинских» домов построены на скальном основании (многолетнемёрзлый грунт извлекался), поэтому простоят долго.

Город автомобилизированный, несмотря на то, что на автомобиле отсюда далеко не уехать. На 203 тысячи жителей Большого Норильска насчитывается свыше 70 тысяч машин. Утверждение «Норильск — Север, а не Сибирь» наглядно подтверждается тем, что процент праворульных машин здесь невелик: на взгляд — около 30 процентов, а не 70-80 процентов, как в Красноярске.

Очень популярны «Волги» Горьковского автозавода. Наверное, больше, чем где-либо ещё мире. Для Норильска их делают на заказ, в «северном исполнении» — повышенное утепление и другие особенности. При низкой температуре машину оставляют на ночь под окнами с работающим двигателем. Угонов здесь почти не бывает.

Публичный транспорт в «Большом Норильске» (Норильск, Оганер, Талнах, Кайеркан) работает хорошо. Автобусы ходят часто и почти круглосуточно. Все автобусы — новые «ЛиАЗы» и «МАЗы». Старых машин ЛиАЗ-677, которых в начале 2000-х годов было много, уже не осталось.

Стоимость проезда на всех маршрутах внутри «Большого Норильска» — 22 рубля. При внутригородских поездках это представляется неоправданно высокой ценой. Тем более, что жилая часть города по площади весьма невелика.

Для междугородных по своей сути автобусных маршрутов из Норильска в Талнах и Кайеркан 22 рубля — это, напротив, на удивление низкая цена. Существуют «маршрутки», стоимость проезда такая же, как в автобусе.

Автовокзал, расположенный у западного въезда в город — современный и очень большой. По размерам он больше, чем почти в любом областном центре России.





Автовокзал Норильска (Источник)

http://englishrussia.com/index.php/2009/04/09/worlds-extreme-public-transportation/ — норильские автобусы в экстремальных условиях суровой зимы, февраль 2008 года

...

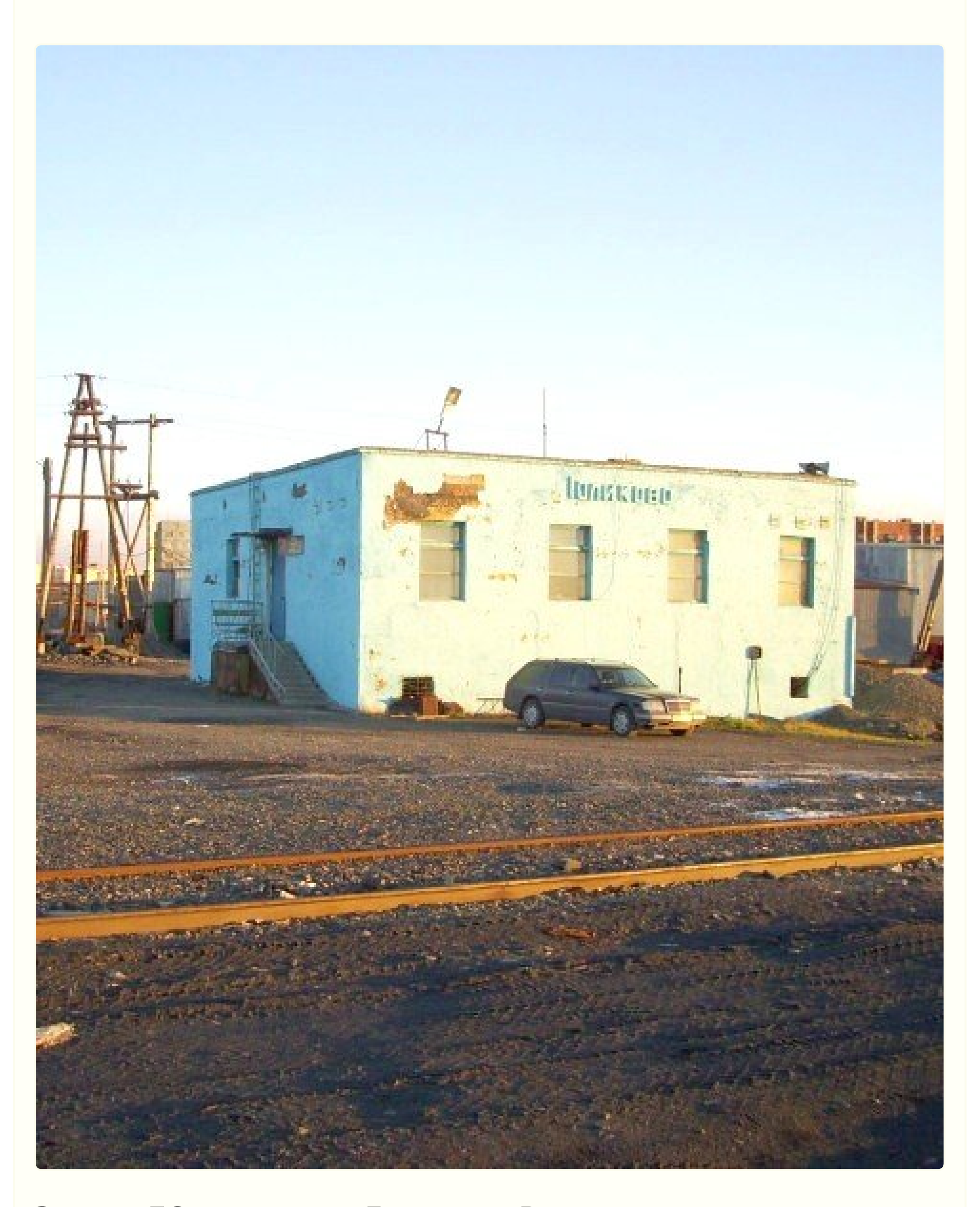
Пройдя пешком по «ночному» городу, освещённому незаходящим солнцем в разгар полярного дня, выхожу к станции Голиково, от которой когда-то отправлялись пассажирские поезда на Талнах. Место это мрачное — у станции Голиково находятся ритуальный зал, именно так называется конечная автобусная остановка, городской морг, крематорий, колумбарий и кладбище.

Почти каждый норильчанин желал бы когда-нибудь переехать отсюда на «материк». Но не каждому это удаётся, хотя и не все стремятся, откладывая это до бесконечности «на потом». Есть и удивительные патриоты этого сурового края, которые родились здесь и собираются провести здесь всю свою жизнь, никуда не намерены уезжать.

В Норильске, как и в любом городе, рождаются, живут и умирают. В суровом климате рытьё могил стоит очень дорого, поэтому Норильск стал одним из первых после Москвы и Санкт-Петербурга городов с крематорием.

http://www.panoramio.com/photo/4815215 — норильский крематорий

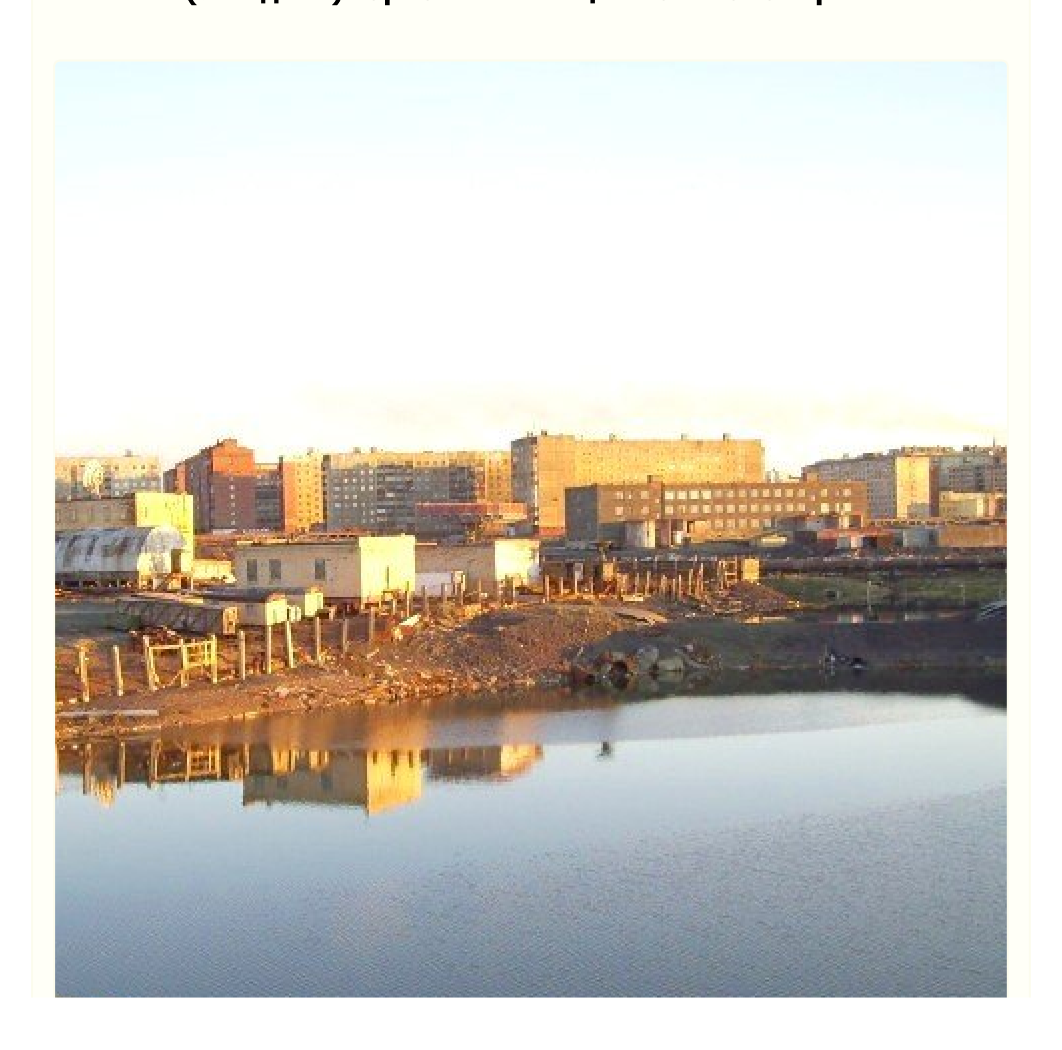
Местность здесь изобилует небольшими озёрами, покрыта кустарниками, постепенно переходящими в низкорослый лес. Много мусора — пластиковых мешков и упаковки. Как мне рассказывали железнодорожники, мусор выдувается ветром из города на десятки километров в тундру.



Здание ДС на станции Голиково. Раньше отсюда отправлялись пассажирские поезда на Талнах и дальше. Время 1:04.



Чётная (западная) горловина станции Голиково. Время 01:06.





Вид на город и озеро, находящееся вблизи начального участка перегона Голиково — Валёк. Время 01:23.

Фотографирую поезд, следующий в сторону Талнаха.

Тепловоз 2ТЭ116-1583 с чётным грузовым поездом на начальном участке перегона Голиково — Валёк. Время 13:18.





Входной светофор станции Голиково. Вид со стороны станции Валёк. Время 13:41.

Двигаюсь пешком пешком от станции Голиково на главный вокзал через жилую часть города.





Норильск, улица Лауреатов (самая северная улица города). Справа — недавно выселенный дом.

Таких домов в Норильске много. Время 13:46.

Въезд в город Норильск со стороны Дудинки, аэропорта и Кайеркана. Время 14:21.

Вот оно — легендарное здание вокзала. Очень жаль, что буквы «ВОКЗАЛ НОРИЛЬСК» куда-то делись.



Вокзал на станции Норильск-Сортировочная. Вид со стороны Медного завода. Время 14:34.



Вокзал на станции Норильск-Сортировочная в мае 2001 года. Тогда буквы «ВОКЗАЛ НОРИЛЬСК»

на фасаде здания ещё были. Фото Романа Молочникова

(http://www.pereyezd.ru/readarticle.php?article_id=57).

К автору «Сайта о железной дороге» фотография не имеет никакого отношения!

Известно, что перед норильским вокзалом когда-то стоял огромный памятник И.В. Сталину. В ходе тотальной «десталинизации» этот памятник снесли, как и прочие многочисленные памятники Сталину в СССР. Исключение было сделано только для его родного города Гори и ещё нескольких городов Грузии. Этому способствовали бунты возмущённых грузин, которые были жестоко подавлены властями, но изрядно напугали высшее руководство.

Тотальную «десталинизацию», при которой имя недавнего «гения и вождя» отовсюду «выжигалось калёным железом», проводил бывший ближайший сподвижник Сталина Н. С. Хрущёв. Вероятной причиной для неё была личная неприязнь.

В здании вокзала находится управление Норильской железной дороги. Радует, что на табличке написано именно так.



Табличка на здании вокзала.

Встречаюсь с начальником Норильской железной дороги Александром Николаевичем Бахаревым, заместителем начальника Алексеем Илларионовичем Чёрным, начальником производственного отдела Романом Владимировичем Поповым. Ранее на протяжении долгого

времени Роман Попов работал машинистом магистрального тепловоза. Он — один из редких на железной дороге людей, совмещающих работу с «железнодорожным фанатством»: много лет фотографирует железную дорогу. В Норильске устраивались выставки его фоторабот. Фотографии Р. В. Попова есть в Сети.

Но самым удивительным из встреченных на Норильской железной дороге людей оказался Николай Александрович Якушин. Полагаю, в России нет иного человека, проделавшего столь колоссальную работу по сбору исторических материалов: Н. А. Якушин собрал свыше семидесяти тысяч (!!!) исторических фотографий Норильской железной дороги. Немалая часть из них — давние, сталинского времени. Многие фотографии спасены им от уничтожения. Н. А. Якушин собрал не менее внушительное количество архивных документов, касающихся железной дороги.

Н. А. Якушин исследовал, порой с огромным трудом получив доступ, все архивы Норильского промышленного района и Дудинки в поисках информации о железной дороге. Пытается спасти от уничтожения редкий подвижной состав и вещественные свидетельства дороги, прошёл разобранную узкоколейную железную дорогу. Сейчас создаёт в здании вокзала музей истории Норильской железной дороги. При всём том, Николай Александрович остаётся действующим работником железной дороги. Равных ему нет!

http://www.school01.ru/index.php?module=pages&pid=45

http://krasnoyarsk.rfn.ru/region/rnews.html?id=14851&rid=339&iid=5259 — о Николае Якушине

Книг, посвящённых Норильской железной дороге, на момент поездки не существовало — за исключением фотоальбома «Таймыр», частично посвящённого 70-летию дороги. У Н. Якушина также нет планов в ближайшее время издать книгу. Работники и руководители Норильской железной дороги одобрительно относились к моей идее издать книгу, посвящённую этому удивительному объекту железнодорожного транспорта России.





Создаваемый Николаем Якушиным музей Норильской железной дороги в здании вокзала. Время 16:50.



Вагон электросекции на станции Норильск-Сортировочная. Время 16:59.

Вокзал на станции Норильск-Сортировочная. Вид с южной стороны. Время 17:00.

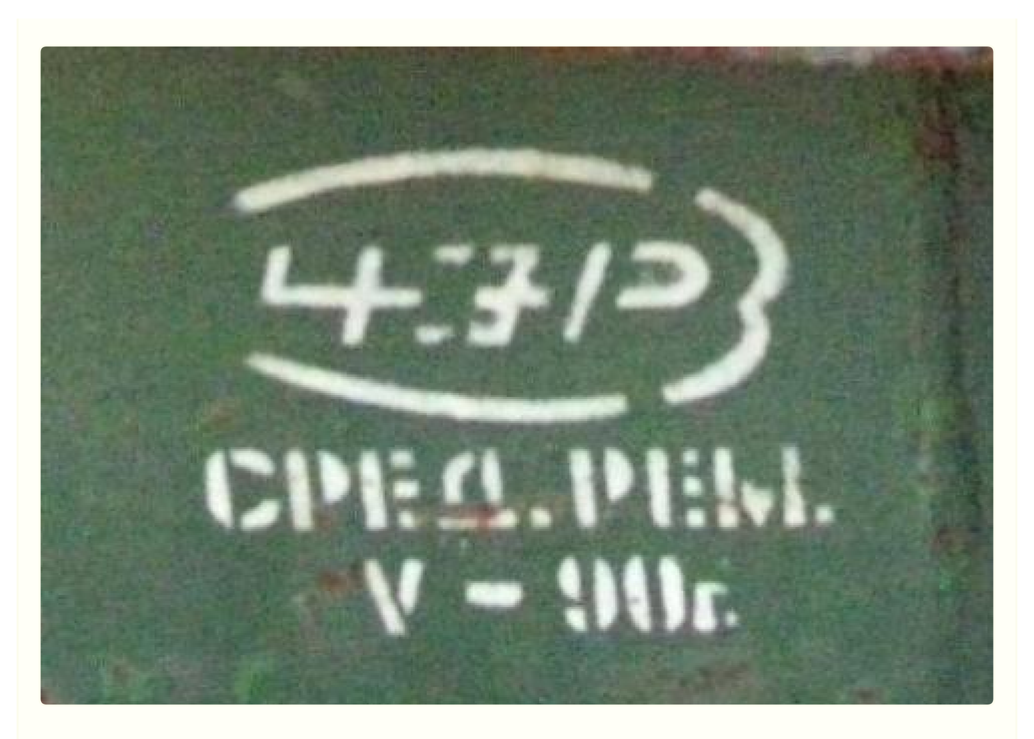




Станция Норильск-Сортировочная. Одна секция электровоза ВЛ10Н-004. Это единственное,

что осталось здесь из десяти электровозов ВЛ10Н, имевшихся на дороге.

Станция Норильск-Сортировочная. Электровоз ВЛ10Н-004.



Тот же электровоз. Как видно, он прошёл ремонт в 1990 году на «материке» — на Челябинском электровозоремонтном заводе.



Станция Норильск-Сортировочная. Электровоз IVКП-1А-031 постройки Новочеркасского завода. Это единственный

в Норильском регионе электровоз, сохранившийся в относительно целом виде. До 1985 года, когда поступили

ВЛ10Н, на Норильской железной дороге работали карьерные электровозы. Хотя Норильская

железная дорога не является карьерной.

Станция Норильск-Сортировочная. Тепловоз ТЭ109-008, единственный сохранившийся в относительно

целом виде. В эксплуатации тепловозы ТЭ109 остались только в Германии

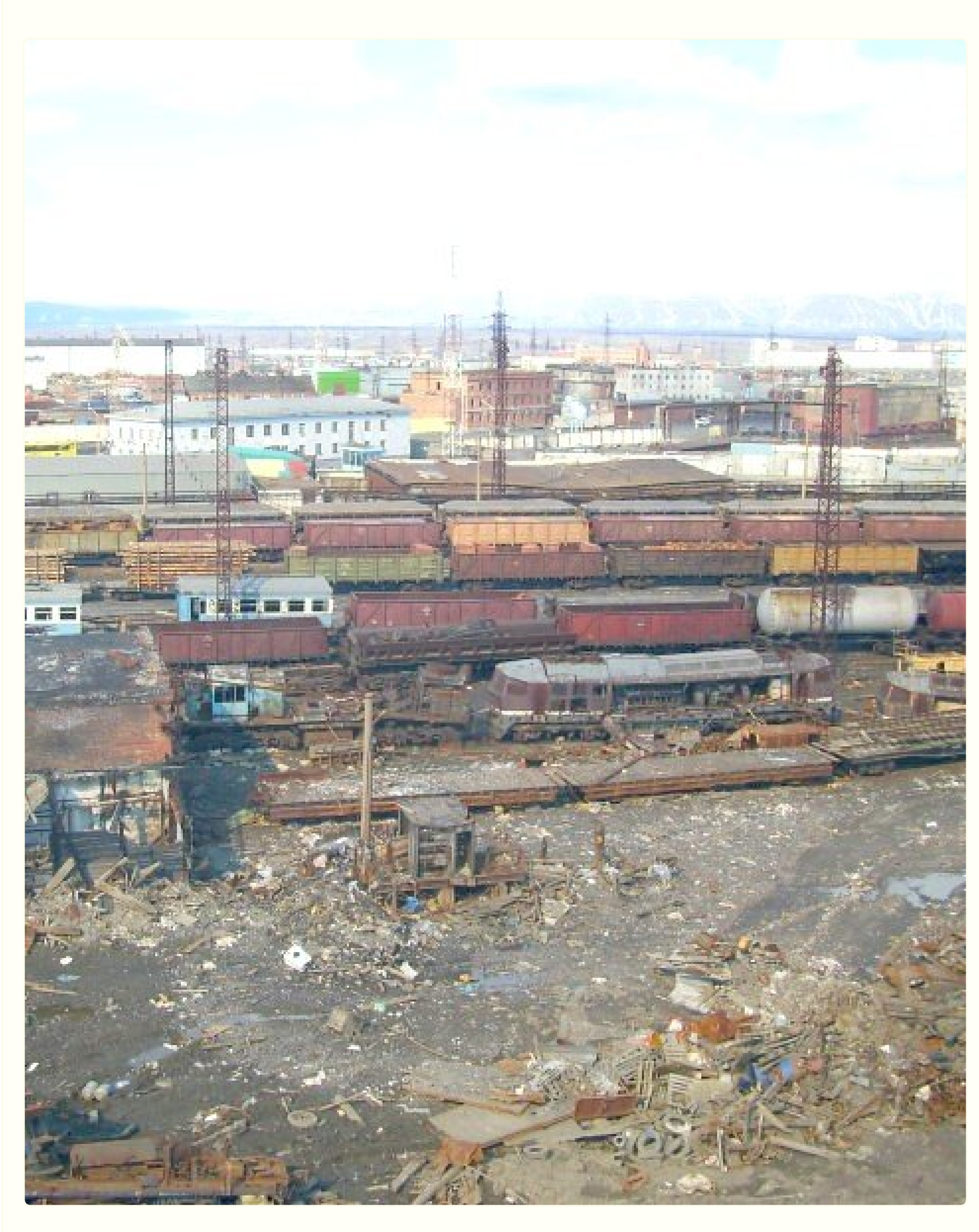
(http://parovoz.com/newgallery/pg_view.php?ID=25464&LNG=RU).

Станция Норильск-Сортировочная. Вокзал и вагон электросекции Ср. Время 17:17.





Станция Норильск-Сортировочная. Вид с вышки, расположенной южнее станции. Время 17:20.



Станция Норильск-Сортировочная. Вид с вышки, расположенной южнее станции.

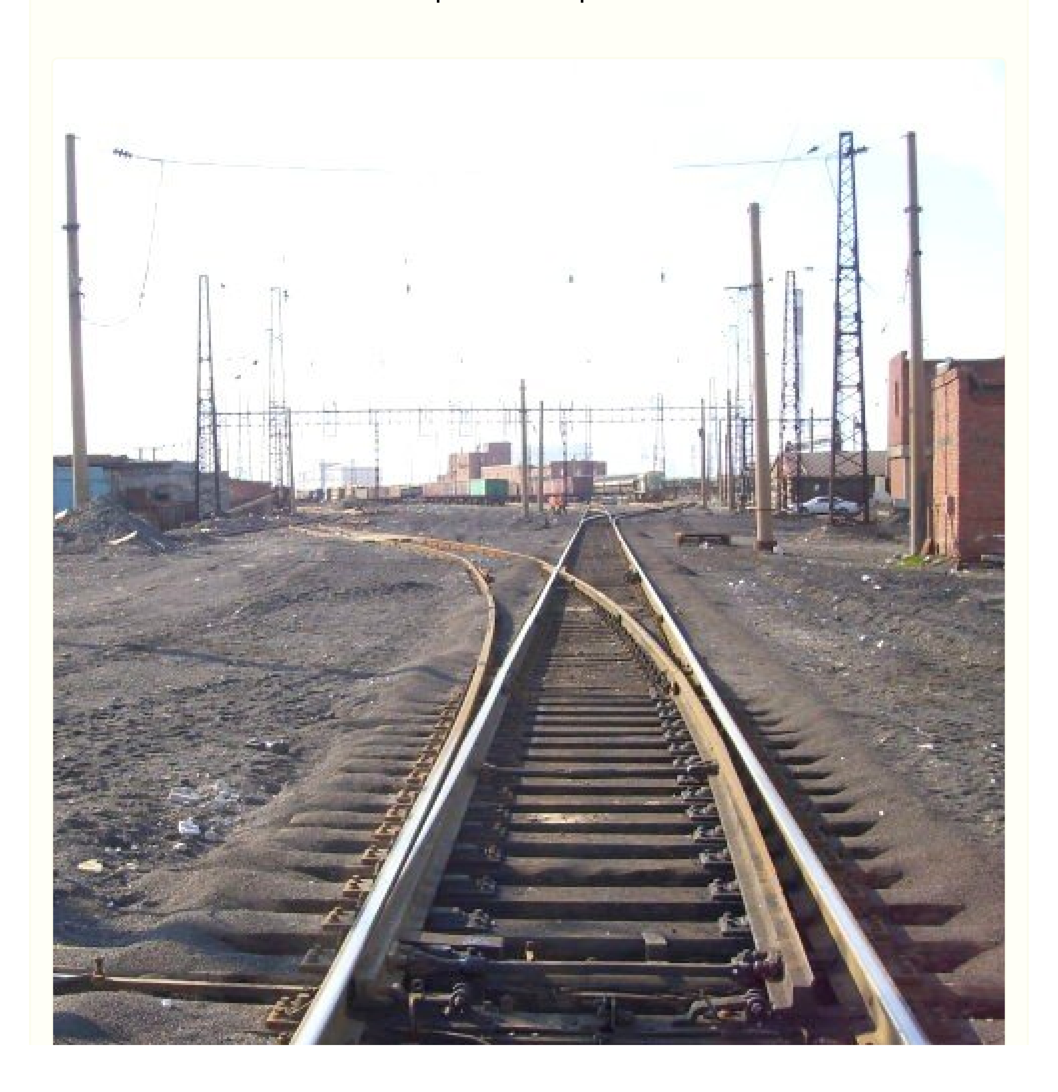
Здесь есть, что сохранять. Большое количество редкостей можно найти

среди гор ржавеющего металла. Среди них попадаются настоящие ценности!

Одна из многих особенностей Норильского промышленного района, отличающих его от остальной России: здесь огромное, поистине невообразимое количество металлолома. В «южной» России так было лет 20 назад, а теперь почти весь доступный металлолом порезан и сдан в пункты приёма. Для безработного населения это самый доступный способ заработка. Из-за этого разбирают железные дороги, иногда даже действующие! Из-за этого уничтожается исторический подвижной состав.

Из Норильска чёрный металлолом вывозить невыгодно. Норильские металлургические заводы производят исключительно цветные металлы и не могут перерабатывать чёрный металлолом. Поэтому списанные вагоны стоят на станционных путях десятилетиями. Их число всё же сокращается — но во много раз медленнее, чем в любом другом регионе России.

Ещё одна особенность Норильска — отсутствие охраны многих промышленных объектов. Естественно, плавильные цеха и некоторые другие сооружения охраняются и здесь, но по значительной части территории промзон можно ходить свободно, хотя, например, на Урале к таким местам близко бы не подпустили. Очевидная причина — в Норильске почти нет «чужих», вывезти что-либо похищенное трудно. Это можно сделать только через аэропорт или порт Дудинка, имеющие строгий контроль.





Нечётная (восточная) горловина станции Норильск-Сортировочная. Вид в западном направлении. Время 18:21.

С вокзала станции Норильск-Сортировочная я направляюсь пешком в город, осматриваю жилые районы. Затем возвращаюсь на вокзал.

Вид на реку Щучья в южном направлении с железнодорожного моста, который находится немногим восточнее

станции Норильск-Сортировочная. Когда-то в реке водились щуки, отсюда название. Сейчас

в реке течёт такая жидкость, что даже кратковременный контакт с ней, по словам

норильских железнодорожников, грозит химическим ожогом.

Мост через реку Щучья на начальном участке перегона Норильск-Сортировочная — Складская. Время 18:24.





Гордость города — Норильский заполярный театр драмы имени Владимира Маяковского.

Прилегающая площадь — «тусовочное место» норильской молодёжи. Время 19:18.

Асфальтирование улицы в центре Норильска, вдали —

городской суд. Вроде бы ничего удивительного, но...



...у дорожного катка немыслимый, казалось бы, номер!

«Рука Москвы» — везде!



Улица в Норильске. На торцах домов вывешены

«жизнеутверждающие» плакаты. Время 19:28.



Табличка на здании пункта технического обслуживания вблизи вокзала. Станция называется

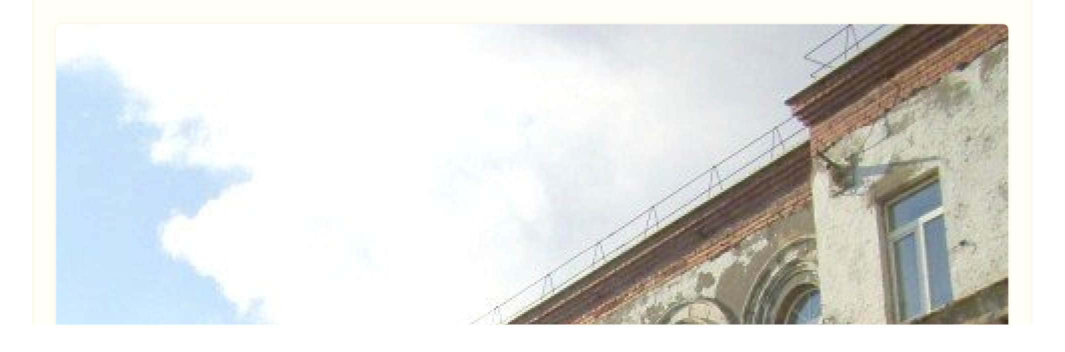
именно Норильск-Сортировочная, а не Норильск-Сортировочный.





Вокзал на станции Норильск-Сортировочная. Вид с восточной стороны. Время 19:51.

Станция Норильск-Сортировочная. Подготовка постамента для паровоза-памятника.

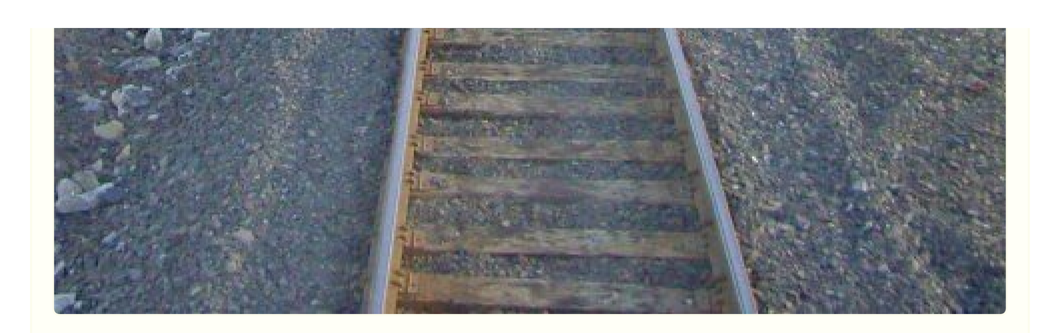




Вокзал на станции Норильск-Сортировочная. Вид с посадочной платформы.

В 20:55 я выезжаю в кабине тепловоза со станции Норильск-Сортировочная на станцию Каларгон через Далдыкан.





Входной светофор станции Каларгон. Вид со стороны станции Далдыкан. Время 21:30.

Пути станции Каларгон, вид на восток. Налево — линия на Далдыкан, направо — линия на Юбилейную.





Впереди — станция Юбилейная, обслуживающая Надеждинский металлургический завод.

Вид со стороны станции Каларгон. Время 22:27.

Недолгое время нахожусь у дежурного по станции Каларгон (формально «пост Каларгон станции Кайеркан»). В 22 часа выезжаю в кабине тепловоза до Юбилейной.

Юбилейная — одна из основных станций Норильской железной дороги. Она обслуживает Надеждинский металлургический завод. Станция находится на линии Каларгон — Норильск-Сортировочная, пролегающей южнее «главного хода» (через Далдыкан). Для сквозного движения эта линия не используется: как с запада, так и с востока все поезда по этой линии следуют до Юбилейной.

Ближайший поезд от Юбилейной на восток, в сторону Норильска, ожидался лишь утром. Работники станции приняли меня хорошо, расположили на ночлег в станционном здании.

23 июня около 9 часов выезжаю в кабине тепловоза 2ТЭ116-1665 из Юбилейной на станцию ТЭЦ. По пути проследовались станции Алевролитная (закрыта), Ангидритная, Норильск-Сортировочная, Складская. Осматриваю депо на станции ТЭЦ. Возвращаюсь пешком на станцию Норильск-Сортировочная.



Недостроенное и заброшенное здание поста ЭЦ станции Юбилейная. Время 22:56.

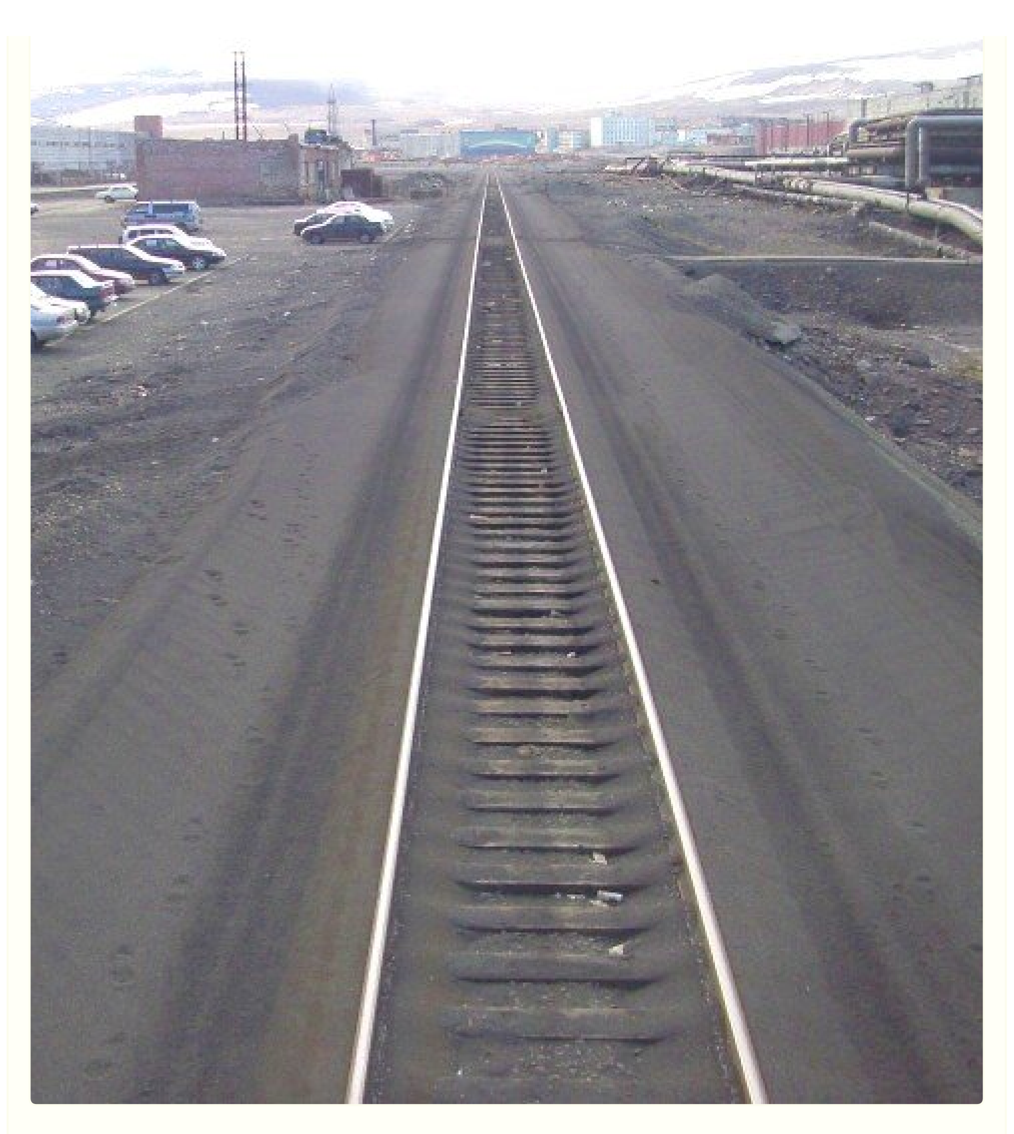




Манёвры на станции Юбилейная. Тепловоз ТЭМ2УМ-799. Вид в западном направлении. 23 июня, время 8:40.

Начало перегона Юбилейная — Ангидритная. Вид в восточном направлении.

Вокруг — территория Надеждинского завода. Время 9:21.



Перегон Юбилейная — Ангидритная. Вид в восточном направлении. Время 9:25.

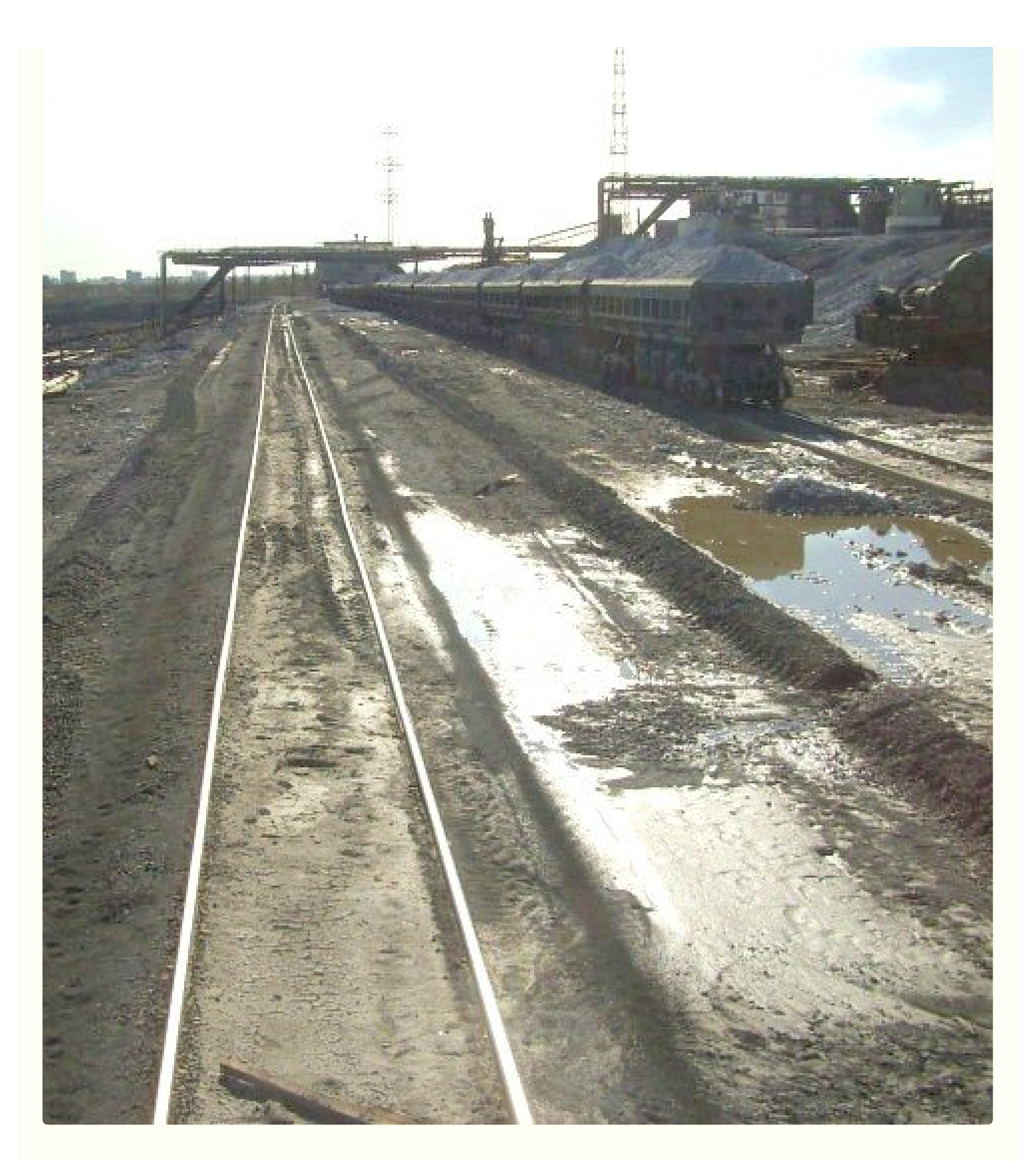




Перегон Юбилейная — Ангидритная. Вид в восточном направлении. Время 9:41.

Перегон Юбилейная — Ангидритная. Конец 17 километра/ начало 18 километра.

Вид в восточном направлении. Время 9:53.



Станция Ангидритная. Вид в восточном направлении. Время 9:59.





Линия Каларгон — Юбилейная — Норильск-Сортировочная примыкает к главному ходу

(Дудинка — Кайеркан — Далдыкан — Норильск). Вид в восточном направлении.

Впереди — станция Норильск-Сортировочная. Время 10:04.

Здание ДС на станции Складская. Время 10:29.

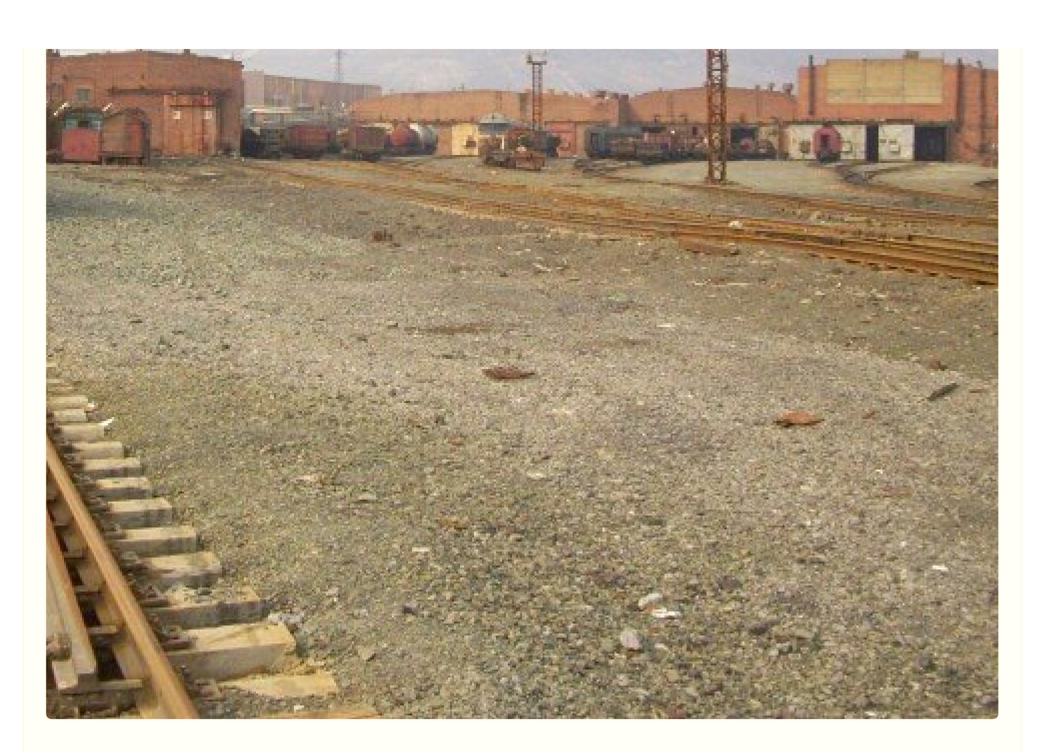


Тепловоз ТГМ40С-0180 вблизи электродепо на станции ТЭЦ. Это единственный найденный на дороге

тепловоз производства Камбарского машиностроительного завода. Когда-то

тепловозов ТГМ40 здесь было относительно много. Время 11:42.





Тракционные пути электродепо. Слева находится восстановительный поезд.

Название «Электродепо» сохраняется по традиции — ни контактной сети,

ни электроподвижного состава здесь давно уже нет. Время 11:45.



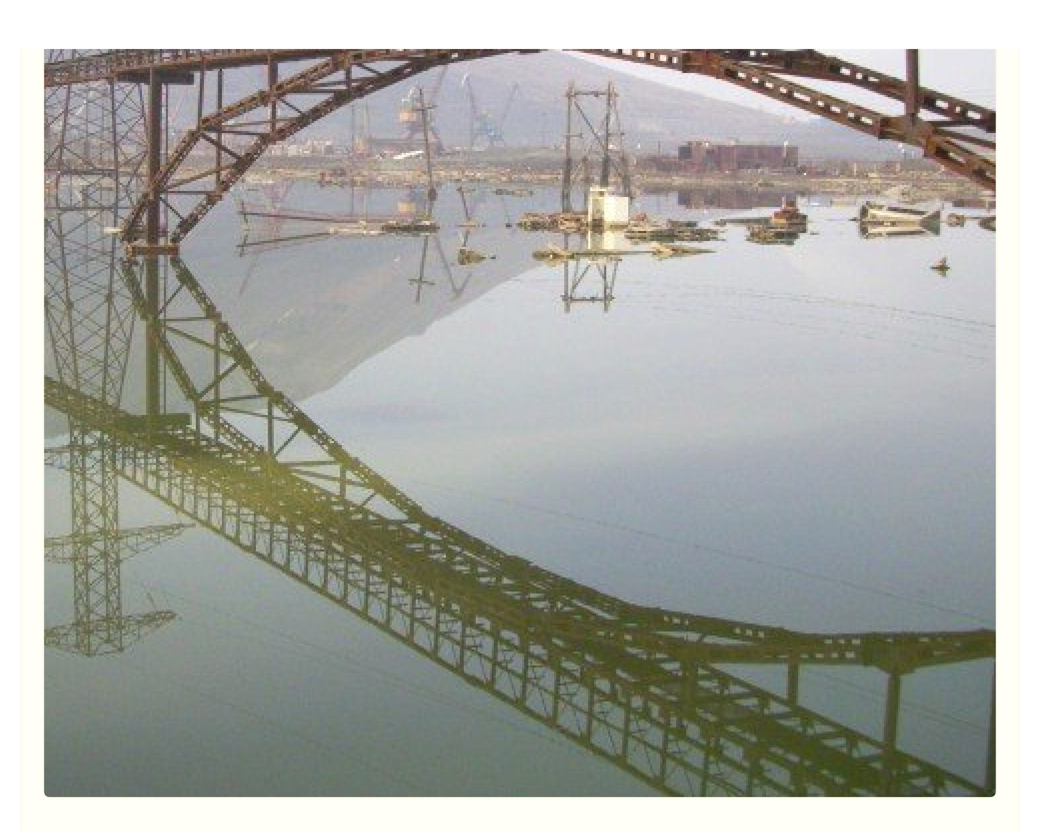


Трафаретная надпись на вагоне восстановительного поезда.



Восстановительный поезд вблизи электродепо.





Сооружение на озере у станции Складская. К железной дороге отношения не имеет. Время 12:12.

Вагон-платформа с контейнерами на станции Складская. Время 12:14.



Тепловоз 2ТЭ116-1473 с грузовым поездом на станции Норильск-Сортировочная. Время 12:59.

На станции Норильск-Сортировочная я стал свидетелем исторического события. 23 июня 2010 года была произведена перевозка паровоза-памятника Гр-274 к норильскому вокзалу. Ранее паровоз стоял у моста через реку Амбарная. Он был куплен в далёком Гайвороне, доставлен в Норильск и поставлен у реки Амбарной 29 июля 1992 года (http://gazetazp.ru/2007/109/5/, http://community.livejournal.com/ru_uzd/71761.html). И вот сегодня паровоз перемещается в город.

Основной причиной для принятия такого решения стал вандализм — паровоз стоял в безлюдном месте, у него кто-то сорвал заводскую табличку и разрисовал тендер. Возможности помешать вандалам при сохранении прежнего места размещения нет.

У восточного фасада здания вокзала для паровоза был подготовлен металлический постамент. На нём уложили исключительно редкие для Норильска пропитанные деревянные шпалы «узкоколейного» образца.

Для того, чтобы поднять паровоз с помощью автокрана, пришлось прокладывать небольшой участок узкоколейного пути — до ближайшего ровного места. Утром 23 июня паровоз сдвинули с места, где он простоял 18 лет, подцепив тросом. Затем его подняли с помощью автокрана и погрузили в полувагон.

В 13:10 к норильскому вокзалу прибыл автокран высокой грузоподъёмности. Вскоре прибыл и «спецпоезд» с паровозом. Паровоз и тендер сначала выгрузили из полувагона на асфальт, затем установили на постамент. При этом историческом событии присутствовали руководители Норильской железной дороги, журналисты норильских газет. Конечно же, от начала до конца процесс перевозки паровоза отслеживал Николай Александрович Якушин.

Пока шла работа по установке паровоза, я беседовал с известной в Норильске журналисткой старейшей городской газеты «Заполярная Правда» Светланой Гуниной. Рассказал о своей многолетней деятельности по изучению объектов рельсового транспорта, о давнем интересе к Норильской железной дороге, об изданных книгах и об экспедициях.

Гунина и другие заинтересовались моей деятельностью и обещали подготовить публикацию в «Заполярной Правде».

Но они не сделали это. Несмотря на мои неоднократные напоминания по электронной почте!





На станцию Норильск-Сортировочная доставлен паровоз Гр-274, стоявший у моста через реку Амбарная.

Начинается подготовка к выгрузке для установки на постамент. Время 13:46.

Выгрузка паровоза Гр-274. Время 14:00.



Выгрузка паровоза Гр-274.





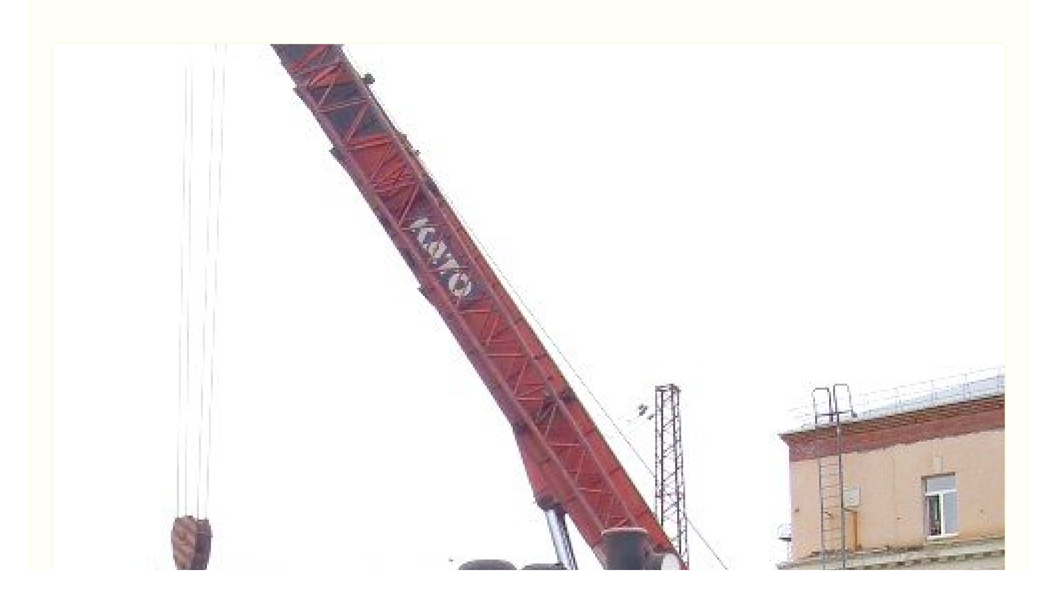
Выгрузка паровоза Гр-274.

Выгрузка тендера паровоза Гр-274. Время 14:11.

Исследователь истории Норильской железной дороги Николай Александрович Якушин

рассказывает об истории паровоза. С ним беседуют сотрудницы газеты

«Заполярная Правда» Татьяна Зачупейко (?) и Светлана Гунина.





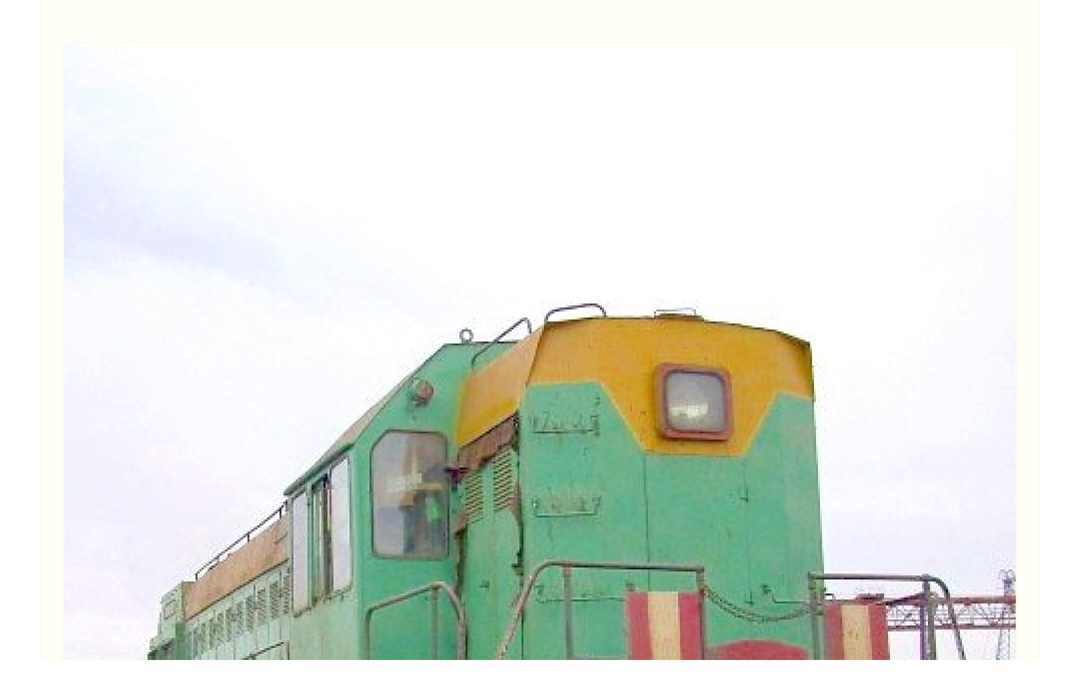
Установка паровоза на постамент. Время 15:50.

Позднее стало известно, что в 2011 году паровоз вернули на прежнее место — к мосту через реку Амбарная. Рядом с вокзалом, на том месте, где в моём присутствии был установлен паровоз, вместо него поставили электровоз IVКП-1А-031 постройки Новочеркасского электровозостроительного завода.

Со станции Норильск-Сортировочная направляюсь пешком в обратном направлении, на станцию ТЭЦ. У Долгого озера ведётся устранение последствий схода: один гружёный вагон-думпкар не удержался на рельсах.

От станции ТЭЦ — пешком на станции Заводская и Нулевая. Пытаюсь уехать из Нулевой в Талнах. Но впервые встретился недоброжелательный машинист. Он отказался провезти.

Придётся ждать здесь неограниченно долгое время. Но лучше не сидеть на месте — рядом склон горы Шмидтиха и рудник «Медвежий Ручей».





Тепловоз ТЭМ2У-8781 с составом «рудных» думпкаров на перегоне Норильск-Сортировочная — Складская. Время 20:11.



Табличка на здании ДС станции ТЭЦ. Время 20:54.





Тепловоз 2ТЭ116-1650 на станции ТЭЦ. Время 21:14.





Норильский промышленный район поражает немыслимым количеством металлолома,

чего давно не встретить в остальной России. Дизели тепловозов

вблизи «Электродепо» на станции ТЭЦ. Время 21:17.

Немаловажным пунктом исследования являлся район горы Шмидтиха и рудника «Медвежий Ручей». На «Медвежьем Ручье» ориентировочно до начала 1980-х годов действовала карьерная электрифицированная железная дорога широкой колеи. Она была физически связана с Норильской железной дорогой, но административно не являлась её частью. Эти линии обслуживались отдельным железнодорожным цехом.

Железная дорога на «Медвежьем Ручье» почти полностью разобрана. Сохранилось лишь несколько десятков метров пути у бывшего электровозного депо, а также несколько вагонов-думпкаров и подъёмный кран на железнодорожном ходу. Открытая добыча руды на «Медвежьем Ручье» продолжается. Но в карьерах используется только автомобильный транспорт.

Я планировал пойти на «Медвежий Ручей» пешком. Но один из железнодорожников станции Нулевая, по имени Андрей (переехал в Норильск из Усть-Каменогорска) в своё свободное время отвёз меня туда на своей машине и показал известные ему объекты, которые я с трудом бы нашёл. Всё это — бесплатно. К сожалению, даже книгу оставить ему в подарок не мог — все книги уже были розданы другим железнодорожникам. Такое отношение на «большой земле» в наше время маловероятно...

Автомобильный путь на «Медвежий Ручей» пролегал через «Старый город», вдоль Никелевого завода. Это самый старый из трёх металлургических заводов Норильска (Никелевый, Медный и Надеждинский).





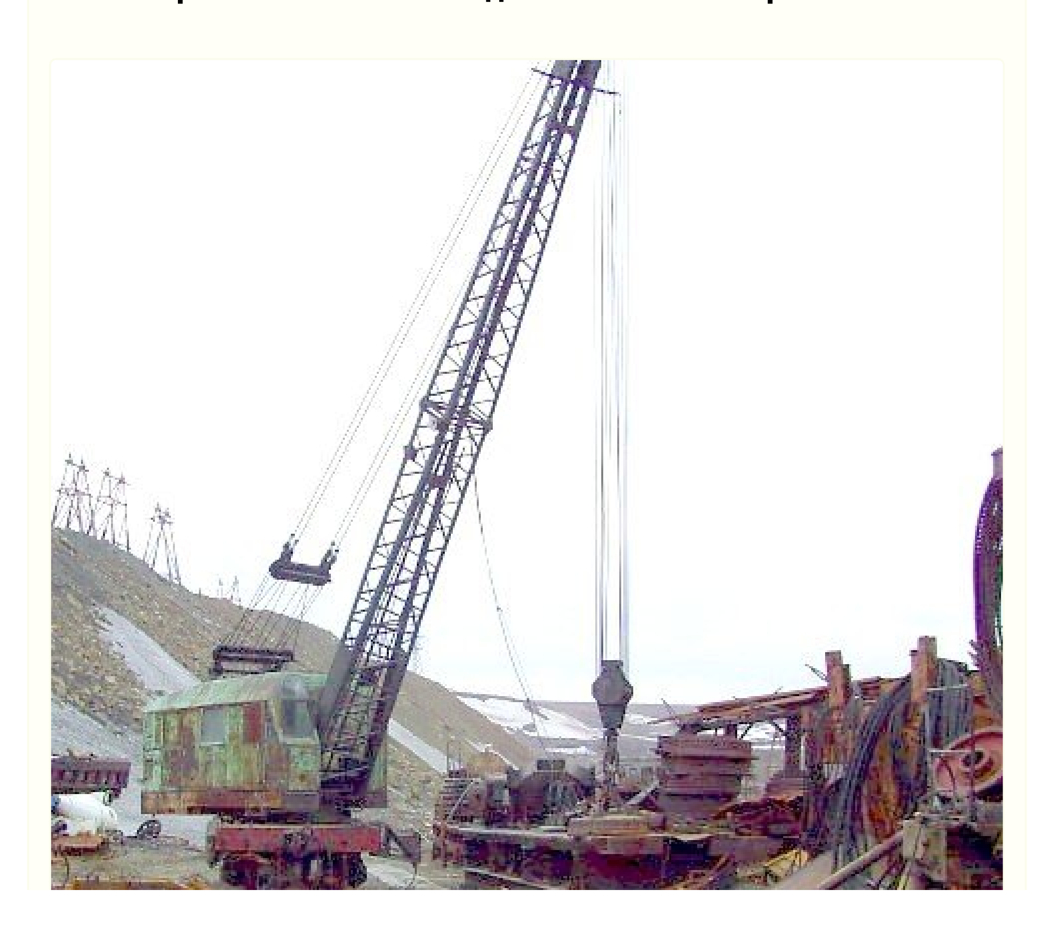
Площадь Завенягина в «Старом городе». Когда-то на ней стоял памятник А. П. Завенягину. Впереди находится

недостроенное здание, в которое планировали перевести Управление Никелевого завода. Это здание

заброшено. Голубое здание слева — Контрольно-аналитическое управление

Норильского комбината, здание салатового цвета справа —

«Норильск-Телеком». Вид из автомобиля. Время 22:53.





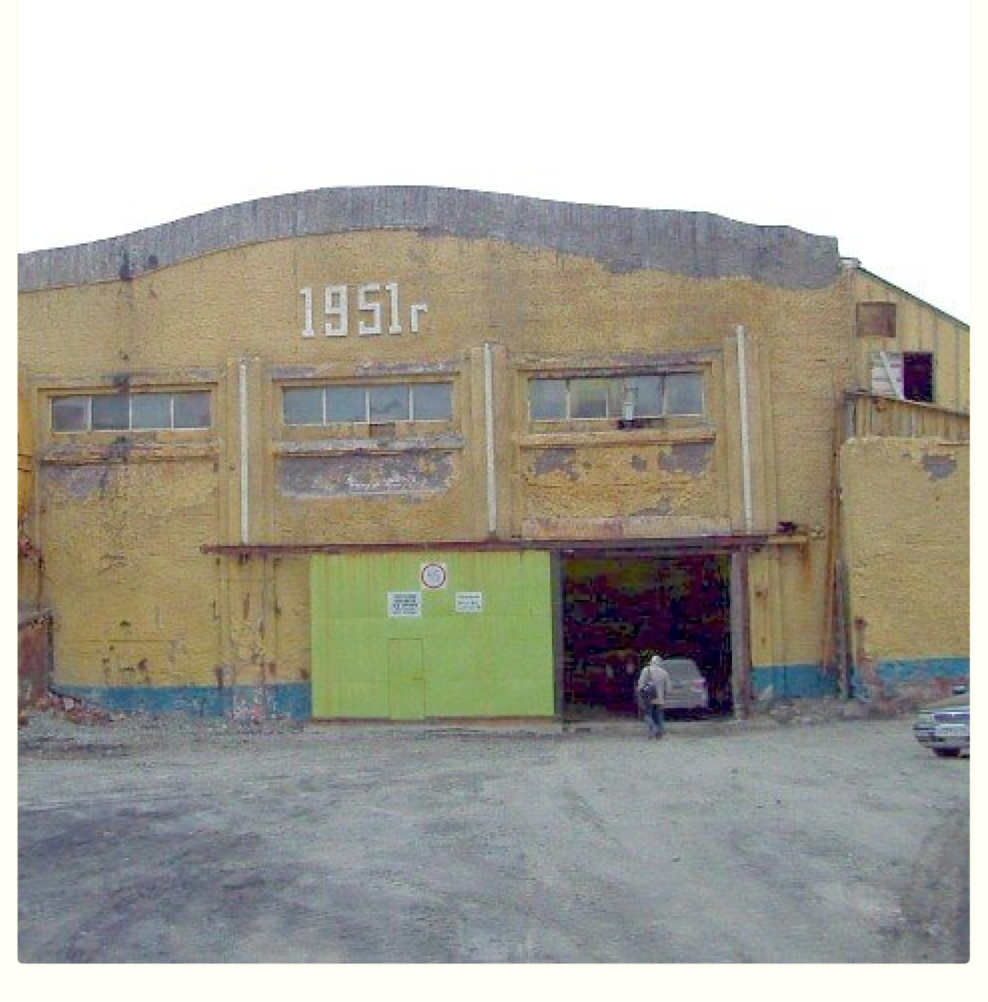
Пути вблизи электровозного депо карьерных железных дорог на руднике «Медвежий Ручей» и подъёмный кран

на рельсовом ходу. Всё это сохранилось, хотя с момента закрытия железной дороги

прошло почти 30 лет. Время 23:14.

Сохранившийся путь у бывшего электровозного депо карьерных железных дорог

на руднике «Медвежий Ручей».



Бывшее электровозное депо карьерных железных дорог на руднике «Медвежий Ручей». Время 23:22.

На горе Шмидтиха до 1970-х годов действовали угольные шахты, имевшие горизонтальные стволы. По склону горы пролегала узкоколейная железная дорога, обеспечивавшая вывоз угля из шахт. Добытый уголь спускался вниз в вагонетках по наклонным рельсовым путям с канатной тягой.





Шахтная узкоколейная железная дорога колеи 600 мм (?) на склоне горы Шмидтиха. Впереди — место, где уголь

высыпался в вагонетки, следующие по «рельсовому рудоспуску» (наклонной узкоколейной железной дороге

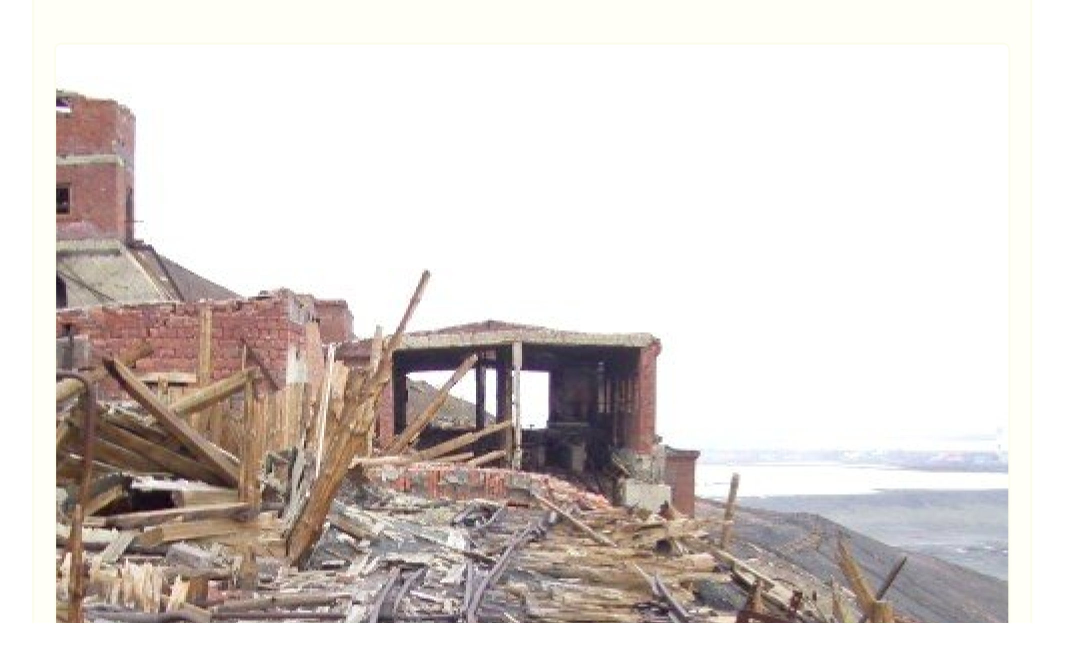
с канатной тягой). Закрыта около 40 лет назад. 24 июня, время 9:54.

Место на спутниковых снимках: http://old.wikimapia.org/16718714/ru/,

http://old.wikimapia.org/#lat=69.3156125&lon=88.1635773&z=...

http://af1461.livejournal.com/243907.html — материал Александра Фетисова

крупные изображения





Там же, немного дальше от места выгрузки.



Вид от того же места вниз. Это «наклонная узкоколейная железная дорога» (фактически — не узкоколейная железная

дорога,

а рельсовый рудоспуск), по которой уголь транспортировался вниз по склону горы Шмидтиха. Вид сверху вниз.

То же самое место, вид снизу вверх.





Там же, вид снизу вверх.

Наконец, мне удаётся уехать в кабине тепловоза со станции Нулевая в Талнах. Локомотивная бригада — приятные, интеллигентные люди.

Профиль пути на Норильской железной дороге местами тяжёлый. Гружёные думпкары имеют значительный вес. Тепловозы работают на пределе своих возможностей. Бывает так, что поезд вынужденно останавливается на подъёме, если перед входом на подъём не была набрана достаточная скорость.

У станции Голиково не удаётся «взять» подъём. Машинист вызвал локомотив-толкач. Вскоре он прибыл, движение продолжилось. В постоянном режиме локомотивы-толкачи на Норильской железной дороге не используются — в отличие, например, от некоторых участков Транссибирской железнодорожной магистрали, где толкачи ставят всегда.

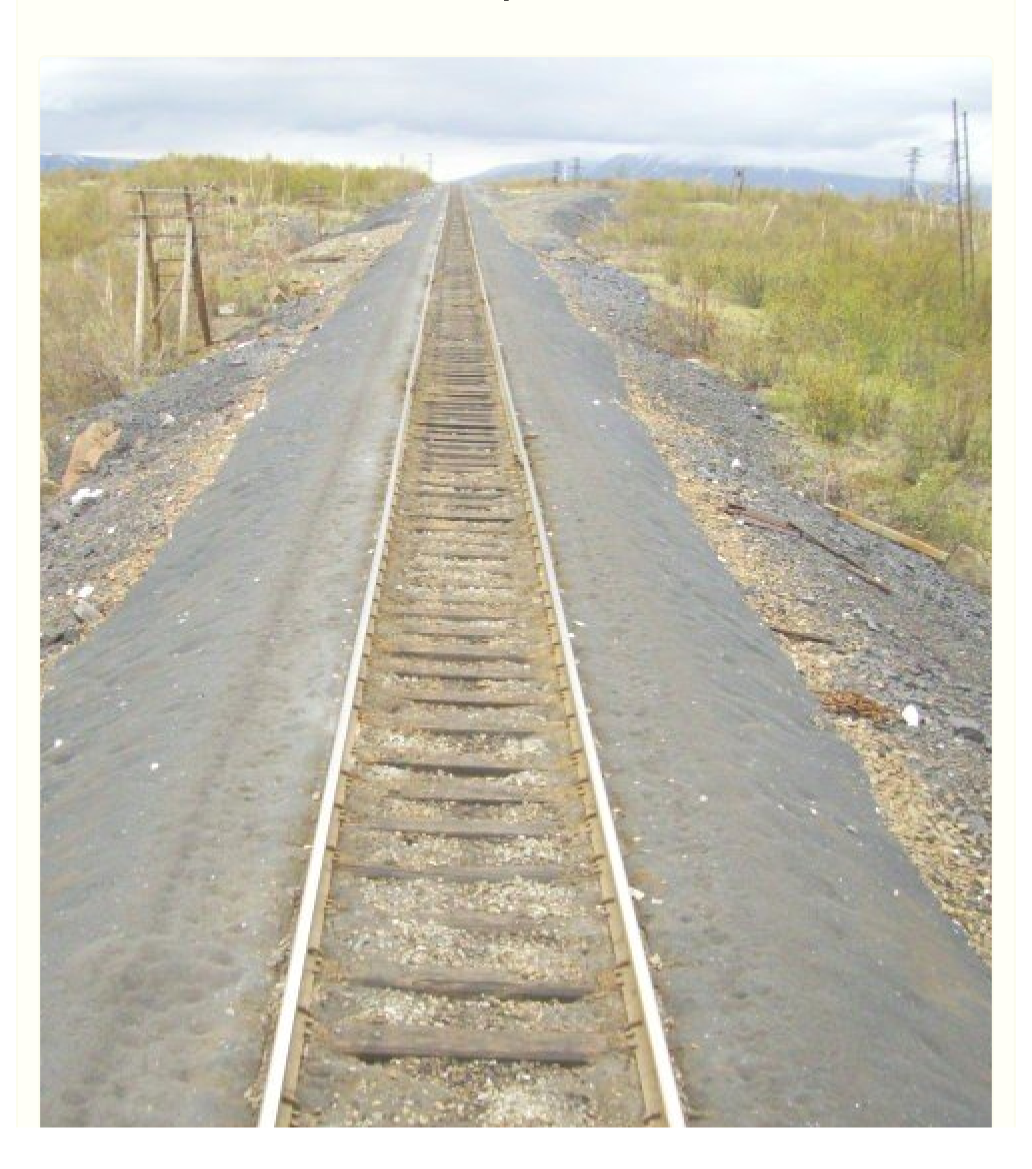
Последним местом обследования на Норильской железной дороге стал Талнахский узел. Удалось доехать до станции Комсомольская, находящейся в 6 километрах южнее самой дальней точки Норильской железной дороги — станции Октябрьская. От Комсомольской до Октябрьской иду пешком.





Грузовой поезд прибывает на станцию ТЭЦ со стороны станции Голиково. В голове

поезда — тепловоз 2ТЭ116-1664, за ним ТЭМ2У и ещё один 2ТЭ116. Время 12:23.





Перегон Голиково — Валёк, 103-й километр. Вид в сторону станции Валёк. Время 13:02.

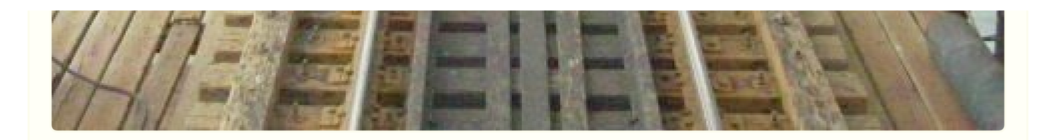
Перегон Голиково — Валёк. Конец 103-го километра/начало 104-го километра. Вид в сторону станции Валёк. Время 13:04.





Нечётная (восточная) горловина станции Валёк. Вид в сторону станции Талнах. Дежурная с жезлоподавателем

готовится передать жезл локомотивной бригаде. Время 13:26.



Самое крупное на Норильской железной дороге искусственное сооружение — мост через судоходную реку Норильская (Норилка).

Мост совмещён с автомобильным. Время 13:33.

К северу от моста через реку Норильская (Норилка). Норильские дачи. Время 13:40.

Район между Норильском и Талнахом, по сравнению с прилегающей территорией, более экологически чистый, и климат здесь немного мягче, благодаря чему здесь растут деревья. Иногда попадаются лиственницы не меньшей высоты, чем, например, в Московской области. Этот район является дачным местом — единственная территория в окрестностях Норильска, где есть садово-огородные товарищества. Это место размещения многочисленных турбаз и домов отдыха. Среди них есть и собственная турбаза Норильской железной дороги

«Полустаночек».

Много лет назад я задумывался над вопросом: существуют ли в нашей стране города, вблизи которых нет дачных участков, потому что вырастить на них что-либо невозможно? Когда-то я думал, что такими являются все города на Крайнем Севере — но, побывав в 1997 году в Мурманске, обнаружил, что вокруг Мурманска расположены огромные массивы садово-дачных товариществ. Однако в таких городах, как Норильск, Анадырь или Певек, климат значительно суровее. В их окрестностях, вероятно, дач не существует — подобное мнение было после посещения Мурманска.

Как оказалось, Норильск тоже не является исключением: дачных участков не очень много, но они есть. В открытом грунте здесь удаётся выращивать главным образом зелень: укроп, лук. Без теплиц растёт даже картофель (хотя некоторые бывшие жители Норильска уверяли, что картошку здесь вырастить невозможно). Некоторые дачники выращивают огурцы и помидоры, но для этого необходимы теплицы.

http://community.livejournal.com/norilsk_metal/185733.html — о норильских дачниках

http://www.aif.ru/dacha/article/38479 — публикация о норильских дачниках в газете «АиФ»

Участок Норильской железной дороги от Норильского узла до Талнахского узла является самым грузонапряжённым и самым важным для обеспечения деятельности металлургических заводов — почти вся руда добывается на рудниках Талнаха. Одна часть руды перевозится по железной дороге, другая часть доставляется по трубопроводу в виде пульпы. Ставился вопрос о строительстве здесь второго пути, но пока решить его не удалось.





Перегон Валёк — Талнах. Поворот на турбазу Норильской железной дороги «Полустаночек». Время 13:41.

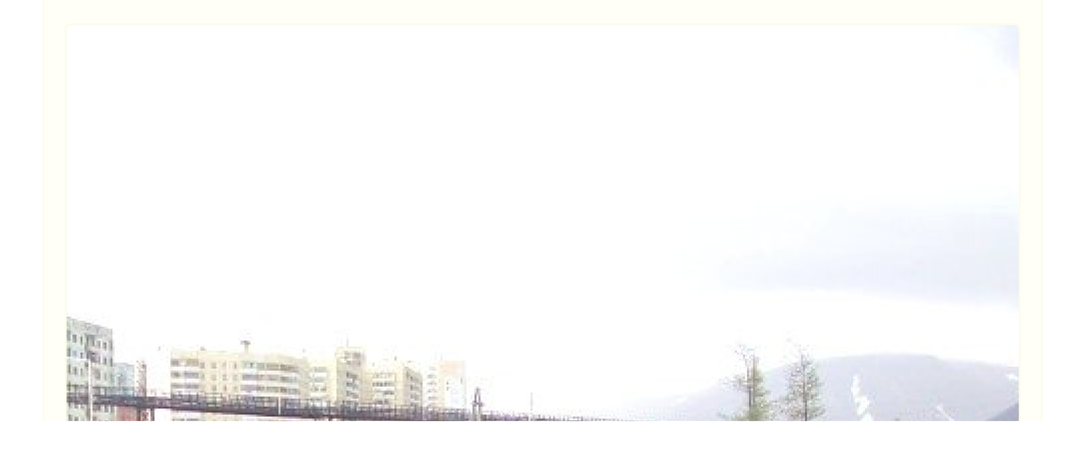
Входной светофор станции Талнах. Время 13:59.

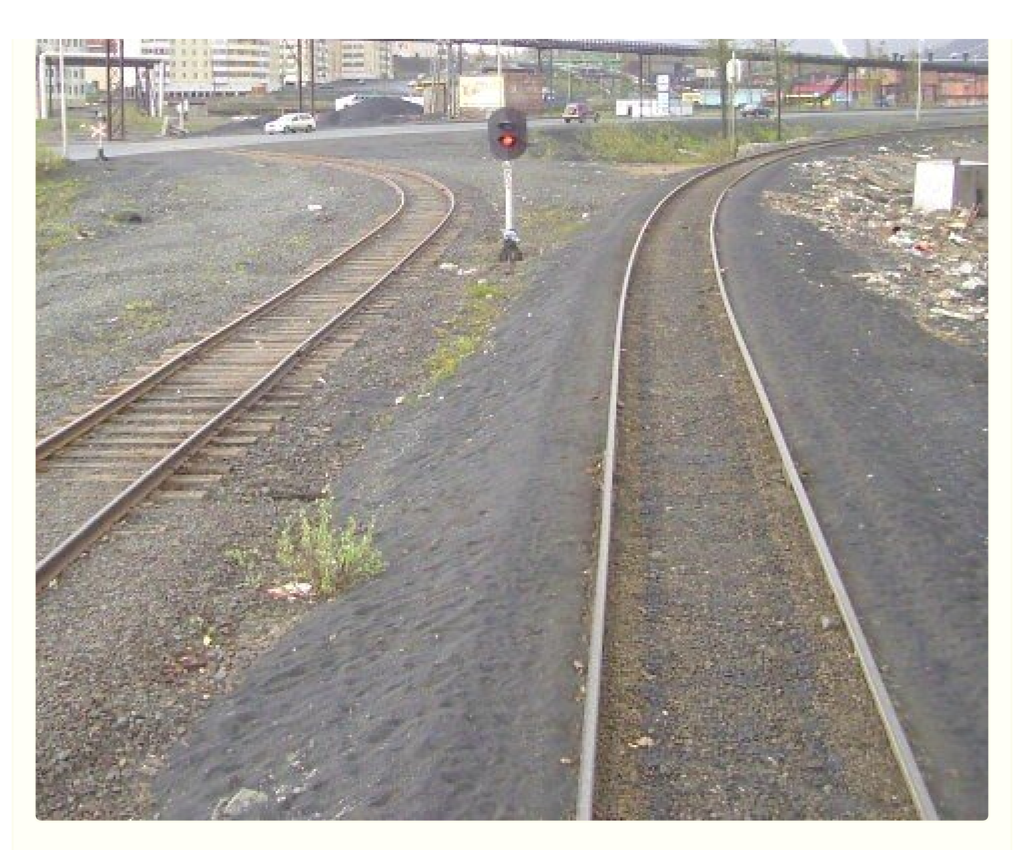


Пути станции Талнах. Вид в северном направлении. Время 14:00.

Как оказалось, в Талнахе конфигурация путей претерпела значительные изменения по сравнению с тем, что обозначено на картах. Прямая линия Талнах — Елистратово была разобрана ради того, чтобы вывести движение поездов за черту города. Параллельно разобранной железной дороге проходит улица Федоровского, делящая город на «верхнюю» и «нижнюю» части. Взамен была построена новая линия Маяк — Комсомольская, пролегающая в стороне от жилых районов. По информации от Николая Якушина, она была открыта в 1988 году.

С момента закрытия линии Талнах — Елистратово (с 1988 года) движение поездов по направлению Комсомольская — Октябрьская невозможно без смены направления движения и обгона локомотива по станции Елистратово. Эта станция стала тупиковой.





Севернее станции Талнах. Влево — старая линия на Елистратово (на начальном участке путь действующий, но он закончится

почти сразу за переездом, у гаража путевой техники), вправо — новая линия Талнах — Маяк — Комсомольская.

С конца 1980-х годов это единственный путь к талнахским рудникам. Время 15:17.





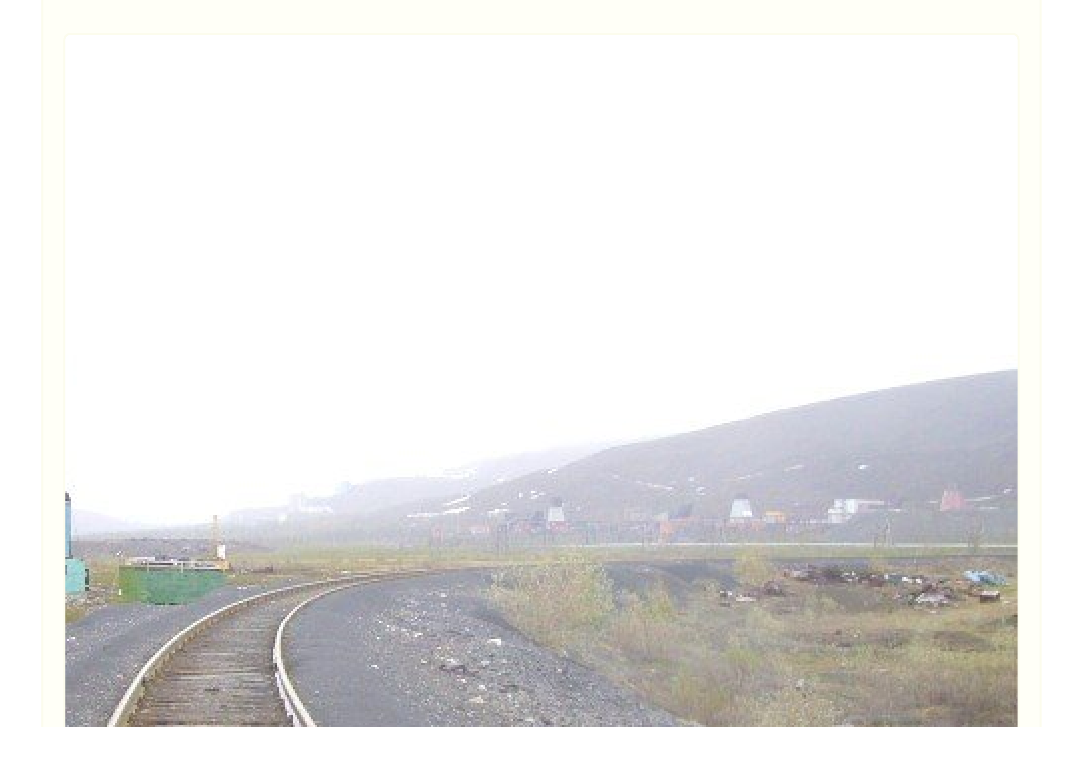
Впереди — станция Маяк. Вид со стороны Талнаха. Время 15:35.

Станция Комсомольская. Вид со стороны станции Маяк. Время 16:41.

На станции Комсомольская я некоторое время пытаюсь дождаться тепловоза, следующего на Елистратово. Но в ближайшие часы движения в том направлении не предполагалось.

Иду пешком до Елистратово, затем — до Октябрьской. На перегоне встретился поезд, следовавший из Октябрьской в сторону города. Осматриваю промышленные сооружения вблизи Октябрьской.

Двухосная автодрезина ДМ или ДМС без вышки, стоящая на земле у перегона Елистратово — Октябрьская. Время 18:19.





Предельный (максимальный по расстоянию) километровый знак Норильской железной дороги:

129 км/130 км (отсчёт от Дудинки). Окрестности станции Октябрьская. Время 18:42.



За станцией Октябрьская. Впереди — погрузочная площадка Таймырского рудника,

на которой Норильская железная дорога заканчивается. Время 19:12.



Шахтная вагонетка вблизи станции Октябрьская, время 19:36. Протяжённость подземных узкоколейных

железных дорог на талнахских рудниках превышает протяжённость Норильской железной

в несколько раз (на талнахских рудниках — свыше 1000 километров выработок).

Однако на земле нет почти никаких следов узкоколейных железных дорог.

(Впрочем, не исключено, что наземные пути есть,

но я их не нашёл).

http://af1461.livejournal.com/243424.html — фотографии путей узкой колеи в блоге Александра Фетисова

http://gazetazp.ru/2007/171/5/ — публикация о талнахских горноспасателях

http://gazetazp.ru/2010/76/3/ — публикация о первом талнахском руднике «Маяк»

Выяснилось, что ждать поезда из Октябрьской можно неограниченно долго. Пришлось идти на автобусную остановку. Выхожу в жилой части Талнаха.

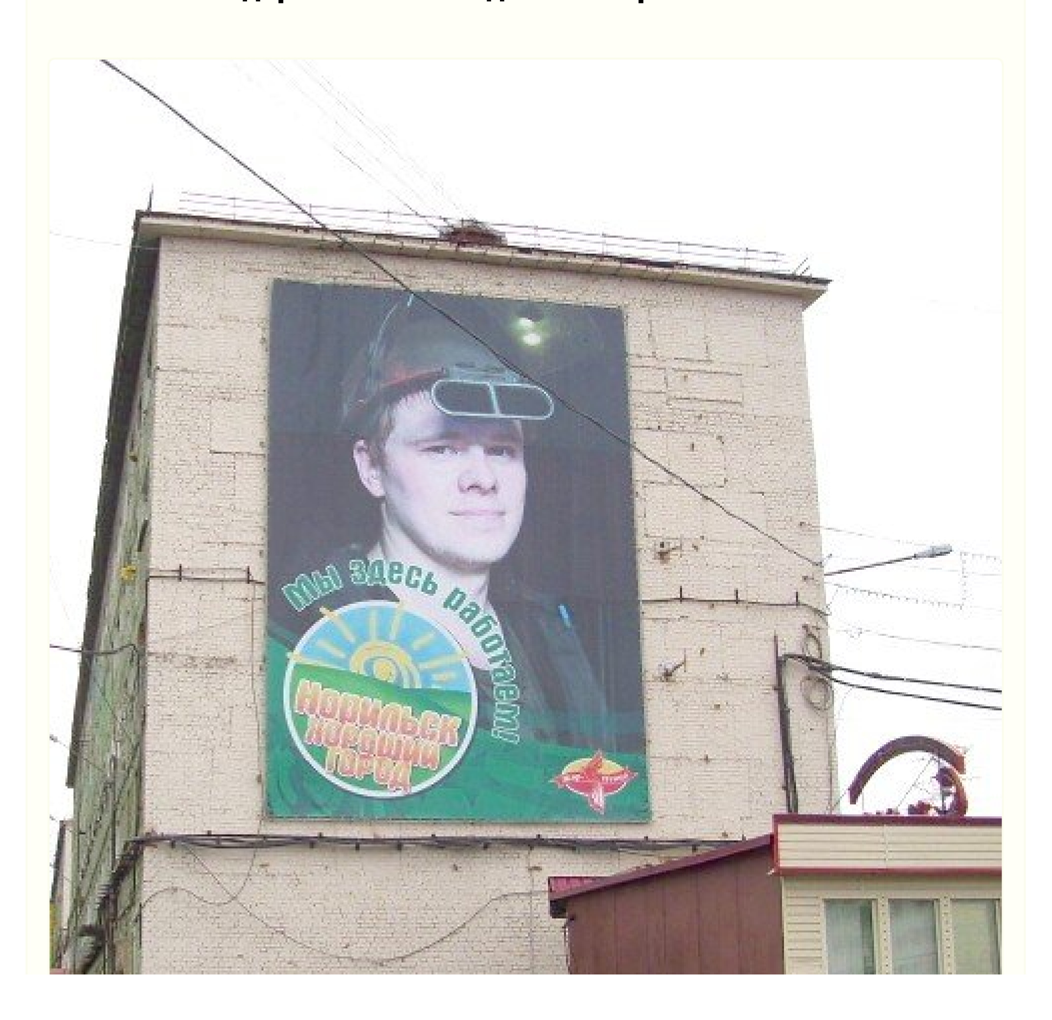
Улица в Талнахе. Между «верхней» и «нижней» частями города раньше пролегала железная дорога (разобранный

участок Талнах — Елистратово). Рядом с разобранной железной дорогой лежит трубопровод. Время 20:56.





Городской парк Талнаха. В отличие от Норильска, в Талнахе есть деревья и легче дышать. Время 20:58.





Плакат на торце дома в Талнахе. Не всем местным жителям понравится упоминание Норильска — отношение к факту официального

присоединения Талнаха к Норильску у большинства жителей Талнаха негативное. Время 21:06.

Бывший вокзал на станции Талнах. Время 21:22.

Пешком по городу Талнаху добираюсь до автостанции, расположенной у закрытого железнодорожного вокзала. Маршрутным такси добираюсь от Талнаха до Норильска. Затем от норильского автовокзала до Кайеркана. Я испытываю резкую неприязнь к автомобильному транспорту, но в данный момент им придётся воспользоваться.



Указатели направлений и перронов. К сожалению, это не железнодорожный вокзал, а автовокзал Норильска. Время 22:10.

Поездка на Норильскую железную дорогу близится к концу. Завтра утром я отбываю из аэропорта Алыкель.

По пути из Норильска в аэропорт я решаю кратковременно осмотреть город Кайеркан, второй по величине после Талнаха город-спутник Норильска.

Кайеркан, «народное» название — Каир, возник в 1943 году в связи с началом разработки месторождения угля. Первоначально уголь добывался подземным способом — в шахтах. На шахтах действовали электрифицированные узкоколейные железные дороги.

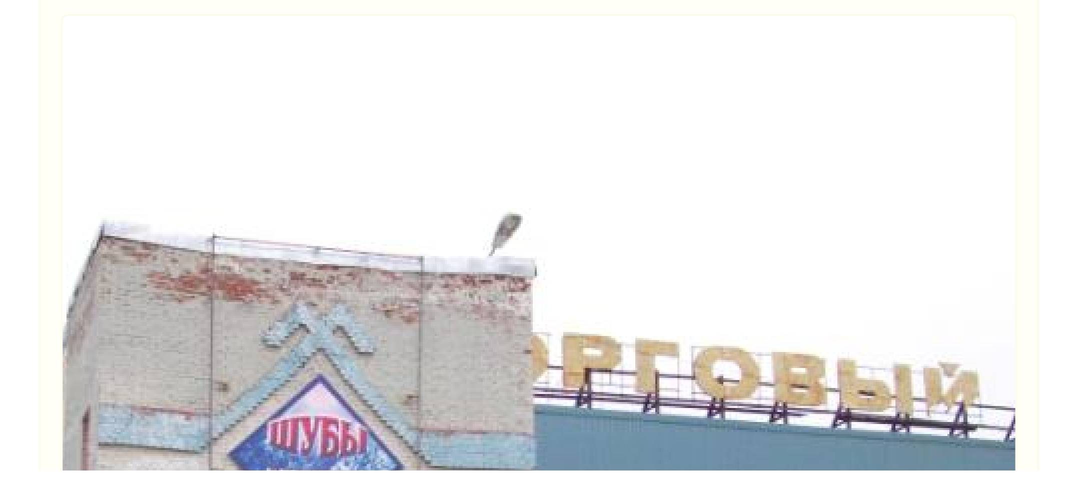
Не позднее 1970-х годов все угольные шахты были закрыты, добыча угля стала вестись открытым способом — более дешёвым и безопасным. Первоначально основной угольный разрез находился севернее Кайеркана. Ныне уголь добывается на Кайерканском угольном разрезе-2 (КУР-2), расположенном южнее города. Железной дороги

непосредственно на КУР-2 нет — уголь доставляется автомобилями до погрузочной станции КУР-2, расположенной на тупиковой железнодорожной ветви.

В 1981 году в 10 километрах восточнее Кайеркана был введён в строй Надеждинский металлургический завод — одно из крупнейших предприятий Норильского промышленного района. В 1982 году Кайеркан получил статус города. С 2005 года формально он является частью Норильска.



Новое здание в центре города Кайеркан. Время 22:48.



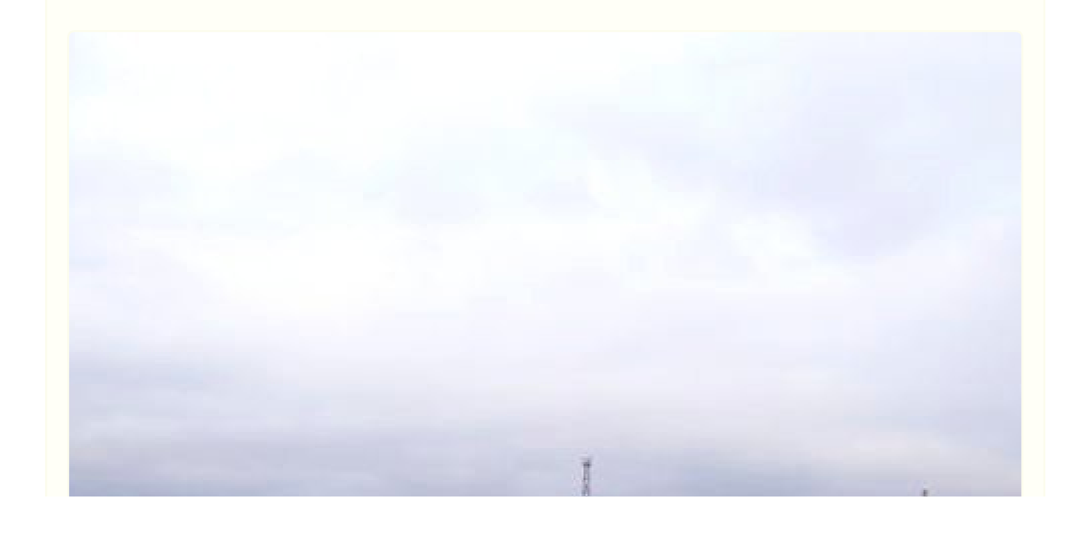


Кайеркан. «Город, где живёт Надежда».

Дома в центре города Кайеркана. В Кайеркане, как и в Норильске, нет деревьев, встречаются только

низкорослые кустарники и искусственные подсвеченные «деревья», пример которого виден слева.

Кайеркан. «БелАЗы» на автодороге общего пользования Норильск — Дудинка. Время 23:07.

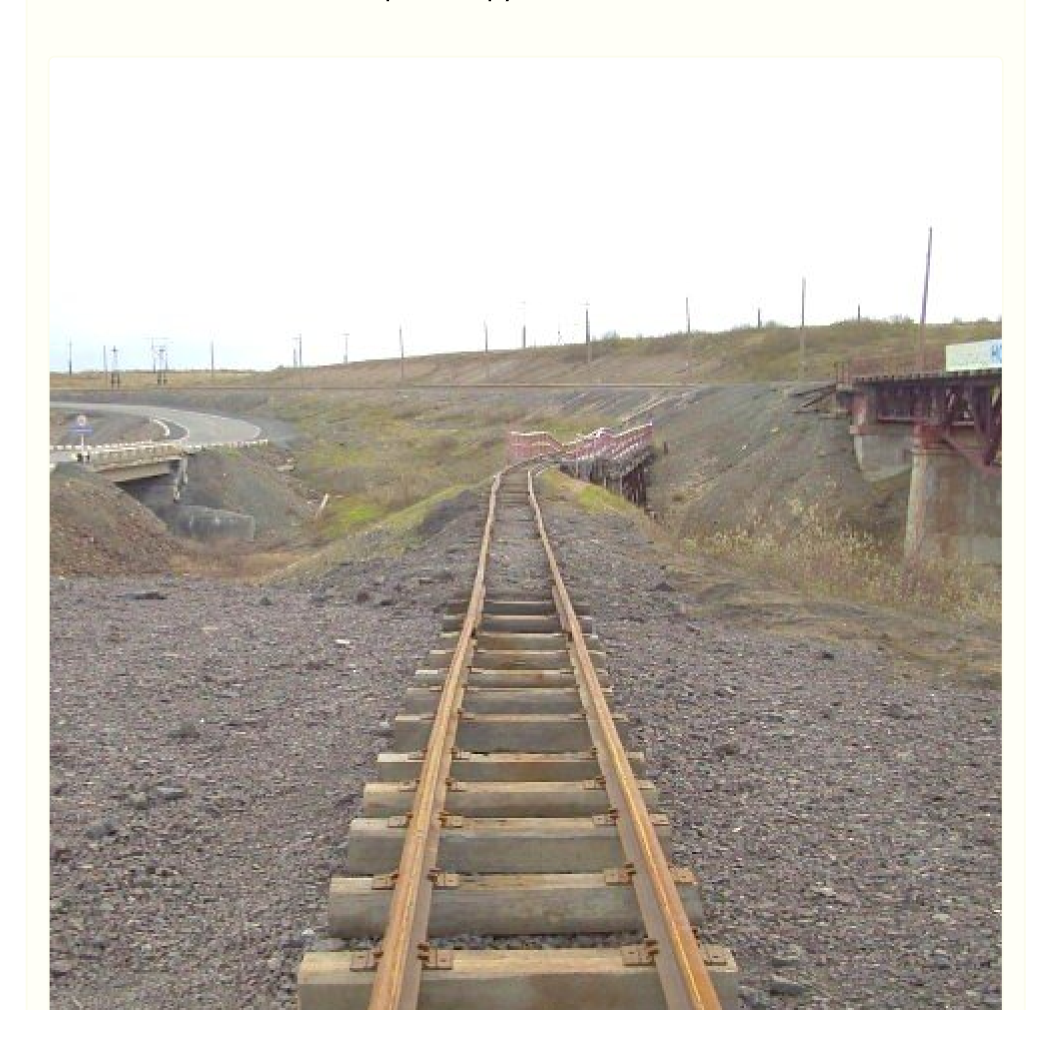




Автомобильный выезд из Кайеркана. Время 23:16.

Попутной машиной — от Кайеркана до моста через реку Амбарная. Здесь я осматриваю исторический узкоколейный мост через реку Амбарная, где стоял паровоз Гр-274. Видны следы недавних работ по вывозу паровоза. Главная из них — свежий рельсовый путь для выкатки паровоза. Как видно, здесь пришлось провести значительные работы.

Старый деревянный мост сильно просел и прогнулся. Его состояние — угрожающее. Но известно, что это не простое забытое сооружение, а достопримечательность, находящаяся на контроле. Планируется реконструкция моста.



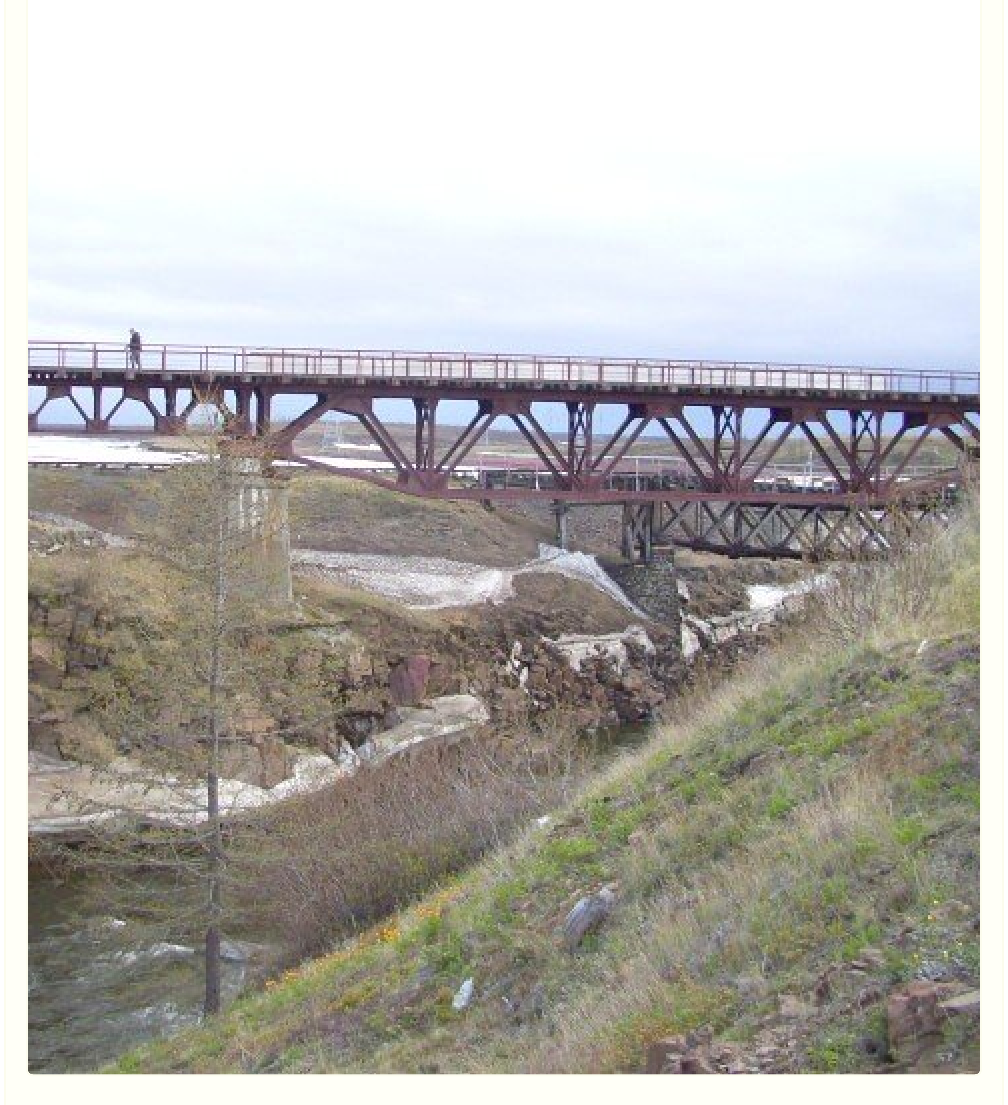


Место, где до 23 июня 2010 года стоял паровоз-памятник Гр-274 (мост через реку Амбарная). Мост является

оригинальным, он сохранился с 1930-х годов. Путь узкой колеи был проложен в 1992 году, при установке

паровоза-памятника. Для вывоза паровоза путь узкой колеи пришлось удлинить с целью обеспечения

безопасной погрузки автокраном. Время 23:27.



Узкоколейный (деревянный) и ширококолейный (металлический) мосты через реку Амбарная.

Вид с северной стороны.

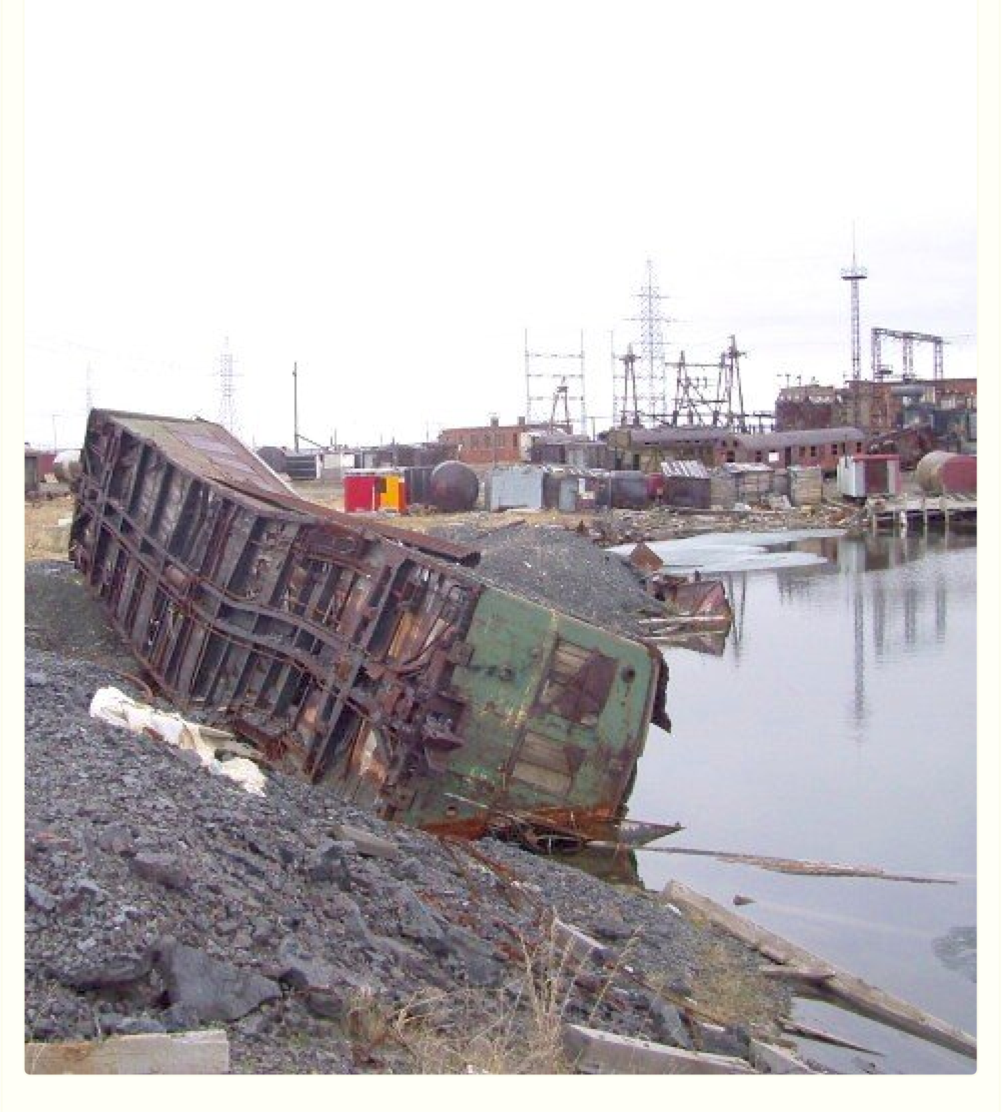


Входной светофор станции Алыкель. Вид с востока, со стороны станции Амбарная. Время 6:42.





Табличка на здании ДС станции Алыкель.



«Полузатопленный» вагон электропоезда Ср3 у станции Алыкель. Время 6:56.

Вот и снова знакомый аэропорт. Как и в день прилёта, погода пасмурная, низкая облачность.



Снос пятиэтажного дома у аэропорта Алыкель.

Обратный перелёт был не идеальным: рейс Норильск — Санкт-Петербург задержался на два часа. Это не было связано с погодой: другие самолёты вылетали по расписанию. В отличие от рейса в Норильск, самолёт был заполнен на 100 процентов.

Табло вылетов аэропорта Норильск (Алыкель). Время 8:13.

Экспедиция завершена.

01.07.2010 © Автор «Сайта о железной дороге»

«Сайт о железной дороге — дополнительные страницы» — к началу

21 вложение